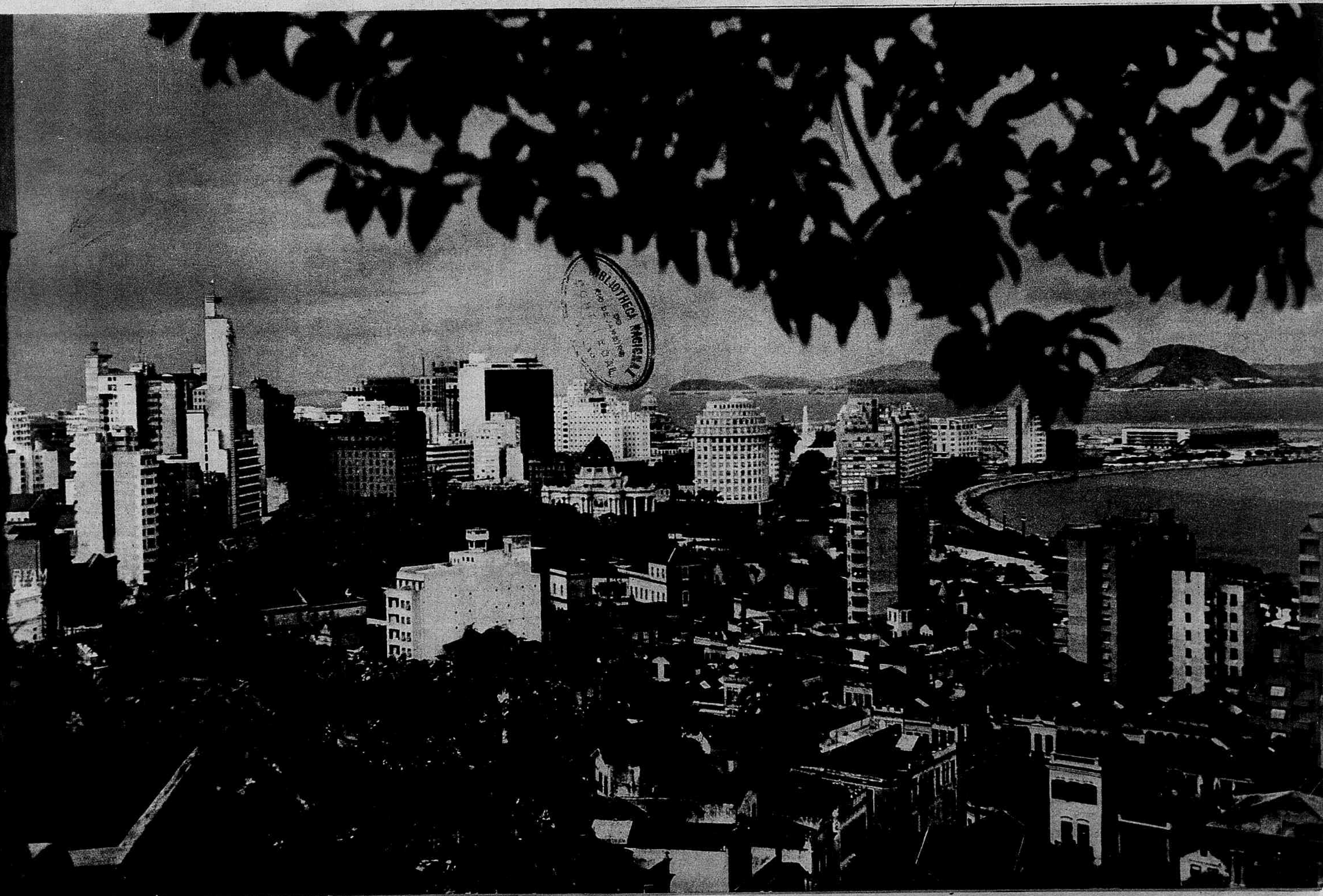


NUMERO ESPECIAL DE URBANISMO
EDIÇÃO DE 112 PÁGINAS --- Rio de Janeiro - Maio de 1941

Revista da Semana

5\$000
EM TODO
O BRASIL



Código Urbanístico Brasileiro

Pelo engenheiro civil

F. Baptista de Oliveira

Adaptado á legislação vigente pelos juiz
Elmano Cruz

Aproveitando a oportunidade da realização, nesta capital, do 1.º Congresso Brasileiro de Urbanismo, pareceu-nos útil escrever alguma coisa sobre a necessidade de possuímos um código urbanístico, para a orientação do desenvolvimento das nossas cidades.

Colhendo algumas informações nas legislações estrangeiras, chegamos á conclusão que a mais significativa das primeiras leis geraes do urbanismo é a italiana, que data de 1865.

Essa lei refere-se não apenas a planos reguladores obrigando as sommas de mais de 10.000 habitantes a organizar um plano de conjunto para remediar e corrigir os erros provenientes do crescimento desordenado, mas também a planos de extensão, para o desenvolvimento futuro das cidades.

Os norte-americanos denominaram as suas primeiras leis de "City planning administration", leis de administrações do urbanismo.

A Suécia em 1874, adoptou uma lei identica á italiana, obrigando as cidades de determinada população a promover a execução de um plano geral de melhoramento e extensão.

Na Alemanha, foi a Prússia, em 1875, a primeira a legislar nesse sentido, seguida pela Saxônia, em 1900.

A lei hollandeza, de 1901, também obriga as cidades de mais de 10.000 habitantes a organizar os seus planos de conjunto.

As mais interessantes, entretanto, sobre esse assumpto, são as da França e as da Inglaterra, denominadas respectivamente "Lei Cornudet" e "Town Planning Act".

Estudando as condições particulares do nosso país, conseguimos elaborar o seguinte ante-projecto de lei:

ANTE-PROJECTO: Summario

- Titulos:** — I. Da obrigatoriedade
II. Do prazo para execução dos projectos
III. Da redacção dos projectos
IV. Do processo de aprovação
V. Das consequências da aprovação
VI. Dos planos de nivelamento e alinhamento
VII. Do agrupamento urbano
VIII. Da divisão em lotes e construções collectivas.

TITULO — I

Da Obrigatoriedade

- Art. 1.º — São obrigadas a estabelecer um plano e um programma regulador de localização e expansão, e submettel-o ao processo publico de aprovação:
- 1) As cidades de mais de 10 mil habitantes.
 - 2) As cidades que no intervalo de dois recenseamentos quinquennales progredirem mais de 10% do algarismo de sua população.
 - 3) As cidades destruidas totalmente ou em parte por um acontecimento calamitoso, como incendio, inundação, guerra etc., e que verno estadual declare como sujeitas ás obrigações da presente lei.
 - 4) As cidades de caracter historico, pittoresco, assim declarado pelo S. P. H. A. N. de estadia climaterica, balnearia ou thermal, inscriptas numa relação organizada pelo governo.
 - 5) As pessoas privadas, estabelecimentos publicos, sociedades ou associações particulares que criarem grupos de habitações.
- Art. 2.º — Poderão, também, obter os beneficios da presente lei, as cidades que se submeterem ás suas obrigações, por necessitarem de hygiene, de commodidade e de previsão de extensão.

TITULO — II

Do Prazo Para Execução Dos Projectos

- Art. 3.º — O estabelecimento dos planos e programmas reguladores deve ser iniciado nos prazos seguintes:
- 1) Para as cidades de mais de 10 mil habitantes, nos quatro annos a partir da publicação da lei.
 - 2) Para as cidades que progredirem entre dois recenseamentos quinquennales de mais de 10%, nos quatro annos a partir da verificação da referida progressão.
 - 3) Para as cidades destruidas por um acontecimento calamitoso, nos 6 mezes a partir da declaração de sujeição pronunciada pelo governo estadual.
 - 4) Para as cidades de caracter historico, pittoresco, de estadia climaterica, balnearia ou thermal, nos 4 annos a partir de sua inscripção na lista, ouvindo-se o S. P. H. A. N.
 - 5) Para os autores de projectos de agrupamentos de habitações, no dia em que se fizer conhecer oficialmente a respectiva aprovação.
 - 6) Para as cidades de que trata o art. 2.º, no anno em que forem admitidas no regimen desta lei.

TITULO — III

Da Redacção Dos Projectos

- Art. 4.º — O urbanista encarregado de organizar os planos e programmas reguladores é escolhido, pelas municipalidades interessadas. Sua designação deve ser aprovada pelo governo estadual depois de informada pelo Conselho de Engenharia e Architectura da Região que competir ou por seu legitimo representante.
- Art. 5.º — O urbanista, de accordo com a municipalidade, deverá, para a organização do seu projecto, se conformar com as regras geralmente admittidas em semelhante materia. Deverá, também, dizer num relatório justificativo, que levou em consideração o logar, a topographia, a geologia, a historia politica e economica, a hygiene, as diversas funções da cidade, o numero dos habitantes, os meios de transportes, os costumes, a archeologia, a architectura, a esthetica, o zoneamento etc. Para este seu trabalho a municipalidade deverá fornecer os documentos e informações necessarias á confecção do projecto e da memoria justificativa.
- Art. 6.º — O urbanista deve estabelecer um plano que comprehenderá:
- 1) As plantas topographicas do estado actual dos terrenos.
 - 2) Um estudo monographico local.
 - 3) Planos reguladores fixando a direcção, a largura e os caracteres das ruas a serem organizadas ou modificadas, determinando os locais, a extensão e a disposição das praças, "squares", jardins publicos, terrenos para jogos, "play-grounds", parques e espaços livres diversos, assim como os pontos destinados aos monumentos, edificios particulares e publicos.
 - 4) Uma memoria descriptiva e justificativa dos planos e programmas reguladores.
 - 5) Projectos de regulamentos municipaes, para os fiscaes de obras e de saneamento, para o trafego e as construções.
 - 6) Um regulamento municipal especialmente elaborado para definir as servidões capazes de caracterizar o modo de occupação dos diferentes quarteirões da cidade, para manter as disposições archeologicas, pittorescas e estheticas dos locais e monumentos, para estabelecer as regras especiaes ás divisões em lotes e de grupos de habitações de que trata o item 5 do artigo 1.º.



Engenheiro Francisco Baptista de Oliveira, diretor do Departamento de Urbanismo do Centro Carioca e idealizador do 1.º Congresso Brasileiro de Urbanismo.

- 7) Notas sobre os diferentes serviços publicos — agua, esgoto, luz, calçamento etc.

TITULO — IV

Do Processo De Aprovação

- Art. 7.º — Os planos elaborados assim como expõe o artigo 6.º, são submettidos, pela municipalidade, ao processo seguinte:
- 1) Exame e aceitação pelo Governo municipal.
 - 2) Opinião do Departamento de Hygiene Publica do Estado.
 - 3) Investigação publica de 20 dias, nas formas habituaes para aberturas de ruas e vias de grande comunicação.
 - 4) Opinião do governo municipal sobre os resultados da investigação acima.
 - 5) Opinião do Consultor Juridico sobre os resultados da investigação.
 - 6) Opinião do Consultor Technico que ouvirá as repartições superiores competentes.
 - 7) Declaração de utilidade publica pelo Prefeito, após prévia audiencia do S. P. H. A. N., e da Comissão de Estudos dos Estados e Municipios.
- Art. 8.º — O processo referido no artigo 7.º deverá começar desde que o urbanista, entregue os estudos de seu projecto á Municipalidade. No caso de negligencia das diversas autoridades ou commissões convocadas para colaborar nesta investigação, o Prefeito poderá (após uma intimação enviada ás autoridades ou ás commissões) providenciar com urgencia sobre as formalidades, isentando as partes das novas despesas.
- Art. 9.º — Qualquer projecto complementar ou trazendo modificações dos projectos já approvados deve dar logar a um outro processo, de conformidade com as prescripções do artigo 7.º.

TITULO — V

Das Consequencias Da Aprovação

- Art. 10.º — A declaração de utilidade publica dos planos e programmas reguladores, tem por fim facultar o direito de aquisição ou de desapropriação. Este direito poderá ser executado em qualquer época, na forma da lei vigente. (Acha-se em estudos no Gabinete do ministro da Justiça, a nova lei sobre desapropriações).
- Art. 11.º — Os terrenos atingidos em parte pelos projectos que forem isolados e que não servirem para construcções de uma estrada, ou de um edificio, deverão ser adquiridos pela municipalidade, para o respectivo ajardinamento, quando tiverem uma área inferior a 150 metros quadrados ou quando não tiverem dimensões ou formas que permitam edificar construcções salubres, de accordo com as exigencias estabelecidas nas plantas e programmas approvados. No caso em que as áreas destes terrenos não permitirem edificacões de casas salubres e que sejam contiguas a outras, os proprietarios dos terrenos vizinhos terão preferencia na aquisição dessas partes para reunil-as aos seus immoveis.
- No caso de não interessar a estes, será autorizada a desapropriação e em seguida a venda do imovel em hasta publica.
- Art. 12.º — Os Poderes Publicos competentes, quando os creditos necessarios á execução de um projecto tiverem sido votados poderão invocar o direito de adquirir qualquer imovel atingido pelo projecto por direito de preempção e a preço igual, se este imovel for vendido pelo seu proprietario após a data da abertura da investigação publica para o fim de execução. Este direito poderá ser invocado durante um anno a partir da inscripção da compra do imovel no registro competente.
- Art. 13.º — Desde que a declaração de utilidade publica dos planos e programmas reguladores for publicada, qualquer proprietario de imovel, edificado ou não, situado no centro urbano do municipio, é obrigado a pedir uma licença, seja para construir, seja para modificar as construcções, dando-lhes mais conforto e esthetica.
- Art. 14.º — Todos os annos o Estado e as Municipalidades, antes da abertura do exercicio orçamentario, são obrigados a estabelecer um programma de realização dos projectos do plano de apropriação e extensão. Nenhuma licença de construir, modificar ou confortar as construcções situadas nos terrenos atingidos pelos projectos do programma, poderá ser concedida.
- Art. 15.º — As licenças que poderiam ser concedidas para terrenos situados nas partes atingidas pelo projecto, não comprehendidas no programma de realização, porém, atingidos pelos planos reguladores, serão dadas com os perigos e riscos para o proprietario. A municipalidade deverá esclarecer ao interessado por essas licenças o que preceitua o presente artigo. As construcções, plantações ou outras obras que forem executadas sem respeitar os limites ou servidões publicas previstas no plano regulador, não darão logar, quando o projecto for realizado, a nenhuma indemnização em proveito dos proprietarios, inquilinos ou usufrutuarios.
- Art. 16.º — As servidões estabelecidas sobre os immoveis, a bem da sociedade, da hygiene e da policia, não darão direito a nenhuma indemnização. Todas as demais servidões poderão dar direito a indemnização em proveito das pessoas que provarem, que estas servidões lhes causam um prejuizo actual. Neste caso a indemnização será fixada segundo as regras usuas.
- Art. 17.º — Os proprietarios dos terrenos, edificados ou não, que são destinados a construcção de obras publicas previstas no projecto, ou que confinam com outros que tenham esta destinação, não poderão exigir indemnização senão quando esta for prevista no programma de realização visado nos artigos 15.º e 16.º.

TITULO — VI

Dos Planos De Alinhamento E Nivelamento

- Art. 18.º — A municipalidade deverá mandar estabelecer, no menor prazo possivel, os planos de alinhamento e nivelamento de todas as ruas antigas da cidade e daquellas previstas no programma de realização dos planos de extensão. No caso de abstenção da Municipalidade, o Governo Estadual ordenará sua execução e lançará as despesas por conta do orçamento da cidade.
- Art. 19.º — Os planos de alinhamento e de nivelamento serão submettidos a uma investigação publica de oito dias nas formas habitualmente adoptadas pelas aberturas de ruas e de estradas de grande transitio. Elles serão em seguida, se houver necessidade, approvados por decisão do Governo Municipal.

- Art. 20.º — Qualquer proprietario de terrenos, edificados ou não, situados á via publica, pode pedir o alinhamento ou nivelamento; é obrigado entretanto a fazer requerimento todas as vezes que desejar effectuar uma obra qualquer. Se o plano de alinhamento e de nivelamento já foi aprovado de accordo com o artigo 20.º, uma decisão do agente executivo concederá o nivelamento e alinhamento, de conformidade com o plano, no mez que seguir a entrada do requerimento. Se o referido plano ainda não estiver aprovado, poderá ser concedido pelo menos esse direito, desde que o requerimento conforme com o processo fixado no artigo 20.º. Qualquer proprietario que effectue trabalhos num imovel situado numa rua ou estrada, sem ter obtido a entrega dos alinhamentos e nivelamentos respectivos, será multado por infracção do regulamento. Qualquer recusa ou atrazo injustificado da administração em entregar o alinhamento e o nivelamento solicitado, que motive um prejuizo ao proprietario, terá direito a uma indemnização.

Revista da Semana

A DECANA DAS REVISTAS
:: :: NACIONAIS :: ::
PROPRIEDADE DA
COMPANHIA EDITORA
AMERICANA S. A.

DIRETOR:
GRATULIANO BRITO
Rua Vis. de Maranguape, 15
End. Telefónico: REVISTA
Rio de Janeiro

(Continua na página 111).

♦ NUMERO ♦
ESPECIAL DE
URBANISMO

Revista da Semana

♦ Maio ♦
de
1941

A constatação da maneira tumultuária como se tem processado o crescimento das nossas cidades foi a determinante do I Congresso Brasileiro de Urbanismo recentemente reunido na Capital Federal. Esse conclave, com representações de quase todas as unidades do país, significou a primeira manifestação concreta de uma aspiração nacional de racionalizar a expansão dos centros populacionais, e que se repetirá no II Congresso, a reunir-se no Recife em 1942. ♦ Em verdade, a evolução das freguezias e vilas coloniais nunca teve uma diretriz. O arbitrio que a ditou sempre foi lamentável. Os logradouros surgiram de dentro de uma inconsciência geral de governantes e governados, gerando os núcleos inconfessáveis, que atravessaram as épocas variadas das categorias políticas do país, até aos nossos dias. ♦ A bem dizer, ressalvadas exceções raríssimas, só a República, embora sem o coeficiente desejável, cuidou de reparar os erros que os séculos acumularam. ♦ O perfil litorâneo do Brasil, mercê da realização portuária, que até então era um mito, imprimiu a várias capitais marítimas uma notável progressão. Pode não ter sido a necessária, mas, de qualquer modo, não se lhe negará a qualidade de um índice. Foi isso, sem dúvida, o principal fator de evolução de numerosos centros de população. Essa evolução, todavia, sem o erro integral do início, sempre deixou a desejar, porque do confronto natural com as grandes

O BRASIL E A "URBS"

cidades do nosso e de outros continentes resalta, incontestável, a consciência de uma relativa inferioridade para as nossas.

♦ Hoje — é grato afirmar-se — já se cuida de urbanismo. O recente Congresso deixou bem clara essa preocupação que ora desponta com vigor. ♦ O problema urbanístico envolve um complexo imenso de problemas outros, aparentemente distintos, mas que são caracteristicamente correlatos. Daí a dificuldade das soluções imediatas ou definitivas. ♦ A dificuldade não será, nem poderá ser um entrave. Poderá, antes, ser um estímulo, despertando o labor mental dos técnicos de boa vontade. ♦ A REVISTA DA SEMANA, através de cuja longa vida se tem assinalado fases de encorajamento à análise do problema, concorre para o estudo dessa questão palpitante. ♦ A obra humana é precária e falha.

Não nos resta, por isso, a ilusão de que tenhamos trazido, com a nossa parcela reduzida, a última palavra sobre o assunto. Aliás, já ficou afirmada a complexidade do mesmo. ♦ Mínima, embora, a nossa contribuição, que é um inequívoco aplauso às iniciativas do momento, constitui um subsídio para a análise do problema, no confronto de gráficos antigos e atuais e de elementos históricos, e na exposição literal de vários temas.

♦ Procurando encarar o urbanismo sob os seus múltiplos aspectos, pretendemos ter realizado, na medida do possível, o objetivo que nos animou.



A CIDADE E SUA ORQUESTRAÇÃO

Si tomei como tema "A cidade e sua orquestração" foi precisamente com o intuito de sublinhar quanto é importante a urbanização de uma cidade, quer se trate de uma cidade a construir peça por peça, quer se trate (o que é o mais frequente) de uma cidade na qual a remodelação, o embelezamento ou a ampliação se impõem, embora essa urbanização resida na utilização de elementos que estudados isoladamente devam ser, ao mesmo tempo, dispostos com harmonia afim de que se possam reciprocamente valorizar e isso com o fim de contribuir, o mais possível, para o conforto pratico e para a construção de um ambiente ou decorativo tão necessario, este ultimo, para emoldurar e embelezar a vida tão frequentemente agitada de todo aquele que habita a cidade.

Trata-se efetivamente de compôr um conjunto harmonioso no qual estejam fixados os diâmetros, as direções e os caracteres das vias publicas a serem creadas ou modificadas, nas quais serão distribuidas, de maneira conveniente, as praças, os jardins publicos, as áreas de terreno destinadas aos jogos, os parques e os espaços livres... Assinalando, tambem, as reservas arborizadas ou não, a serem construidas bem como a localização dos monumentos, edificios publicos, locais pittorescos e a situação dos centros administrativos, comerciais e residenciais e, de um modo geral, tudo aquilo que se convencionou subordinar á denominação de "zoning". Na composição desse conjunto deveremos preocupar-nos, tambem, com o transito e com a circulação: avenidas, estradas, "gares" ou estações ferroviárias e rodoviárias, "parkings", aéro-portos etc.

Eis aí, na verdade, toda a substancia com que se ha de compôr uma **partitura urbanística**, com os traços e motivos dominantes que lhe importa afirmar, mas a **sinfonia urbana** abrange, ainda, fóra desse dominio que nos fêre a atenção, á primeira vista, todo um conjunto de elementos que, embora menos espetaculares, não são menos indispensaveis, a saber: as previsões para o abastecimento e distribuição da agua potavel, da luz e da energia ou força, a previsão para a evacuação do lixo e das aguas pluviais, o que importa, não raro, nas precauções da luta contra as inundações. Será necessario atendermos, tambem, aos serviços higienicos, arqueologicos e esteticos que deverão obedecer ás condições impostas pela bem estudada regulamentação da edificação de imoveis.

E tudo isto deve ter como fundamento um estudo preliminar das condições latentes da vida urbana para o caso particular da aglomeração de que se trata, a saber: as condições geograficas, historicas, economicas e sociais das quais falámos em artigos anteriores. Com estas indicações — que estão longe de ser completas — nota-se a quantidade de elementos que compõem o que eu chamarei uma **partitura urbanista**.

Para cada cidade, cujo estudo se impõe, ter-se-á então de compôr com estes elementos, estes **instrumentos**, uma sinfonia equilibrada e agradável.

Nenhuma cidade se assemelha a outra, de maneira que cada sinfonia urbanista tem que, pondo em ordem os mesmos **elementos instrumentais**, ter um valor particular e mostrar uma **"orquestração"** que lhe seja propria.

Quanto ao urbanista — verdadeiramente digno desse nome — é necessario que ele possua, tambem, conhecimentos varios e experiencias diversas, as qualidades de um

O professor Alfred Agache, o urbanista universalmente conhecido e reconhecido, há muito ligado ao Brasil, de onde estudou os principais centros urbanos, tomou parte no Congresso de Urbanismo que teve lugar na Capital Federal. Tendo a «Revista da Semana» resolvido imprimir uma edição especial consagrada a essa nova ciencia, nós pedimos ao eminente Professor a fineza de nos honrar com uma pagina de colaboração e, muito gentilmente, nos foram enviadas as linhas que se seguem:



Em Paris, ao tempo em que o prof. Agache estudava o problema urbanístico do Rio, com um mapa da nossa capital.

chefe, digamos (para conservar a imagem que evocamos sempre com tanta satisfação) um **"chefe de orquestra"**.

Uma tendencia muito humana e que se observa em todos os países é a seguinte: para o engenheiro sanitario, uma urbanização consiste, sobretudo, na estudo da evacuação das aguas residuarias; para o arqueólogo importa somente a conservação e valorização dos monumentos historicos; para o militar apenas terá importancia a distribuição das casernas; para o aviador importará somente a distribuição dos campos de aterragem e para o desportista tudo se resumirá aos campos de treinamento. Em certas cidades pequenas, fala-se de urbanização, a proposito de uma rua que foi alargada ou asfaltada. E aqui está porque em países relativamente jovens, cheios de futuro, encontramos, frequentemente, dessas cidades puramente lineares, onde de certo os problemas sanitarios foram bem estudados, mas nas quais tudo mais transpira uma atmosfera um tanto aborrecida.

Para alcançar o fim desejado o urbanista tem necessidade, realmente, de se cercar de numerosos especialistas: arquitetos, engenheiros, higienistas e técnicos sanitarios, arqueologos, esportistas etc., sem contar os desenhistas, mais ou menos especializados; é preciso, pois, para fazer compreender a partitura que se organiza em pensamento, movimentar com ardor esse conjunto de colaboradores e equilibrar seus esforços confiando a cada um o papel que lhe compete, para fazer em seguida uma **"gerb"** de tudo.

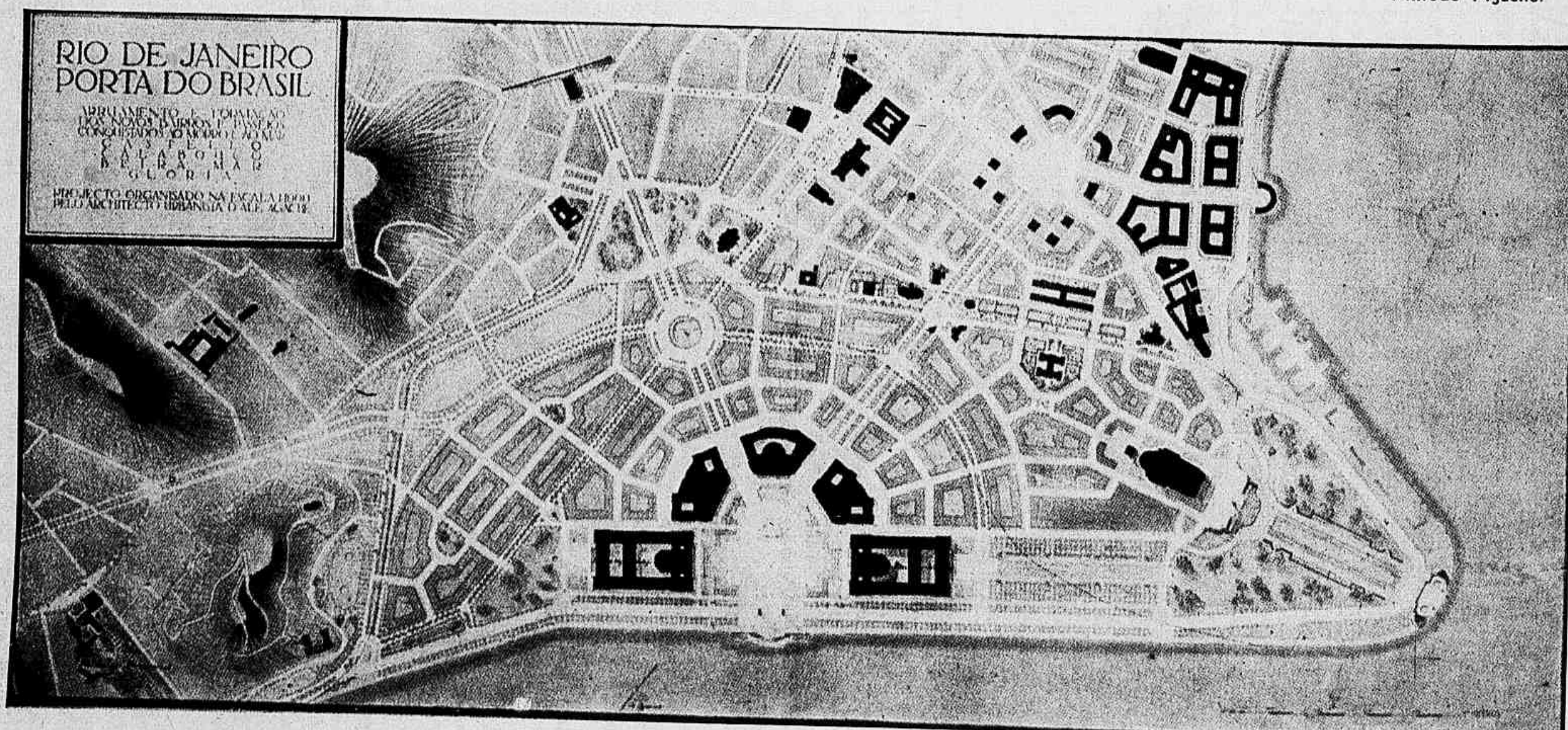
Nas minhas visitas ás cidades importantes do Brasil tive a oportunidade de entrar em contacto com numerosos engenheiros e técnicos das administrações encarregadas de intervir nos trabalhos publicos e, muitas vezes, admirei a competencia deles como especialistas. Por outro lado raramente encontrei a personalidade, que somente se revelava através de sua experiência, possuindo sufficiente vista de conjunto e prestigio se impuzeram de modo a colocar nas mãos desse pessoal tecnicamente muito avisado o trabalho conjugado que importa ao estudo e á elaboração de um plano diretor.

E aqui quero fazer um pequeno reparo sugerido pelo desenvolvimento do senso musical no Brasil. Os amadores da musica, entre os quais me prezo de estar, têm nota-

do que neste país se encontram artistas notaveis e frequentemente verdadeiros "virtuosos" nacionais, alguns mesmos de volta do estrangeiro com uma reputação merecida. Até reformar com estes artistas um conjunto orquestral digno desse nome, as mãos de um verdadeiro chefe, vindo da Europa, que teve a oportunidade, empunhando a batuta, de percorrer o mundo inteiro, o Rio se revela na posse de uma orquestra de primeira ordem quasi digna de rivalisar com certas orquestras de importação recentemente ouvidas.

Existe nisso uma lição a reter. O Brasil possui, efetivamente, numerosos talentos individuais tanto entre engenheiros como entre artistas e eu direi mesmo como esportistas, importando apenas saber escolhe-los, agrupa-los e neles insuflar o senso coletivo, a disciplina e o "senso de equipe", afim de realizar obras de conjunto tais como a execução de uma sinfonia, uma partida de "foot-ball", uma fita cinematográfica ou uma **criação urbanista**.

Alfredo Agache.

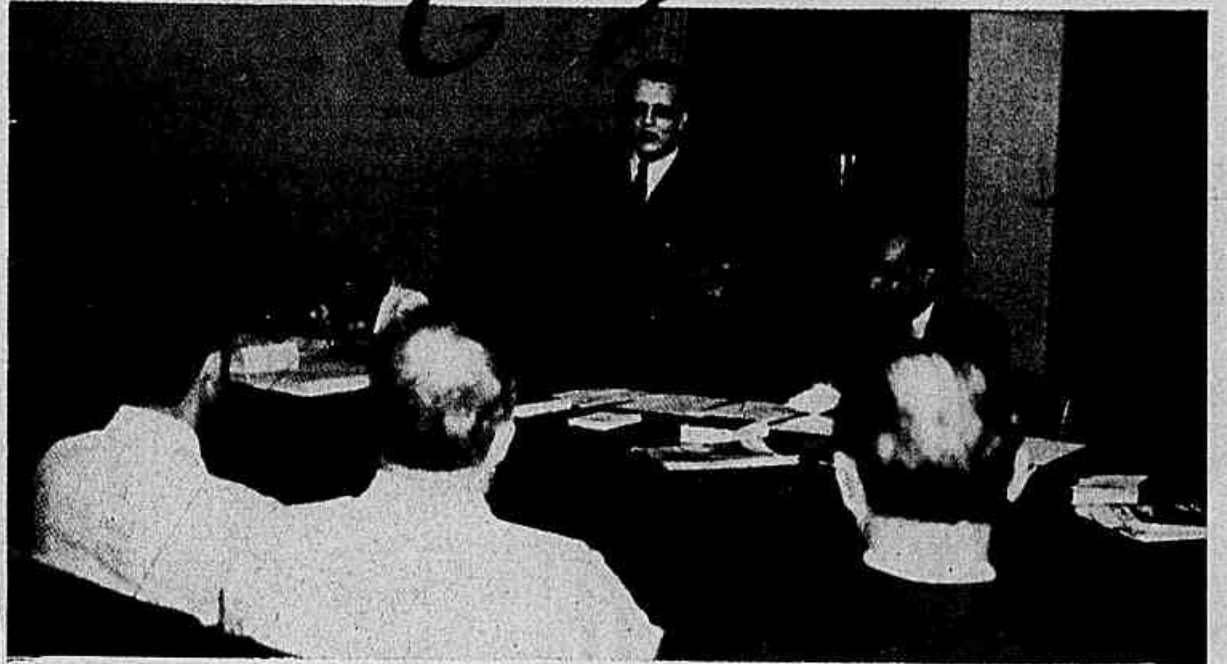


Arruamento e formação dos novos bairros e passeios conquistados ao morro e ao mar. Castelo, Calabouço, Beira-Mar, Gloria.

A sessão preparatoria do Congresso



Aspecto da sessão preparatoria, em que se deu organização prática ao Congresso. Vêem-se os srs. Antonio Jacobina, Amelio de Moraes, Julião Castello, Baptista de Oliveira, Mario Martins, Waldemar Mendonça, José Berna, Leonel Santiago.



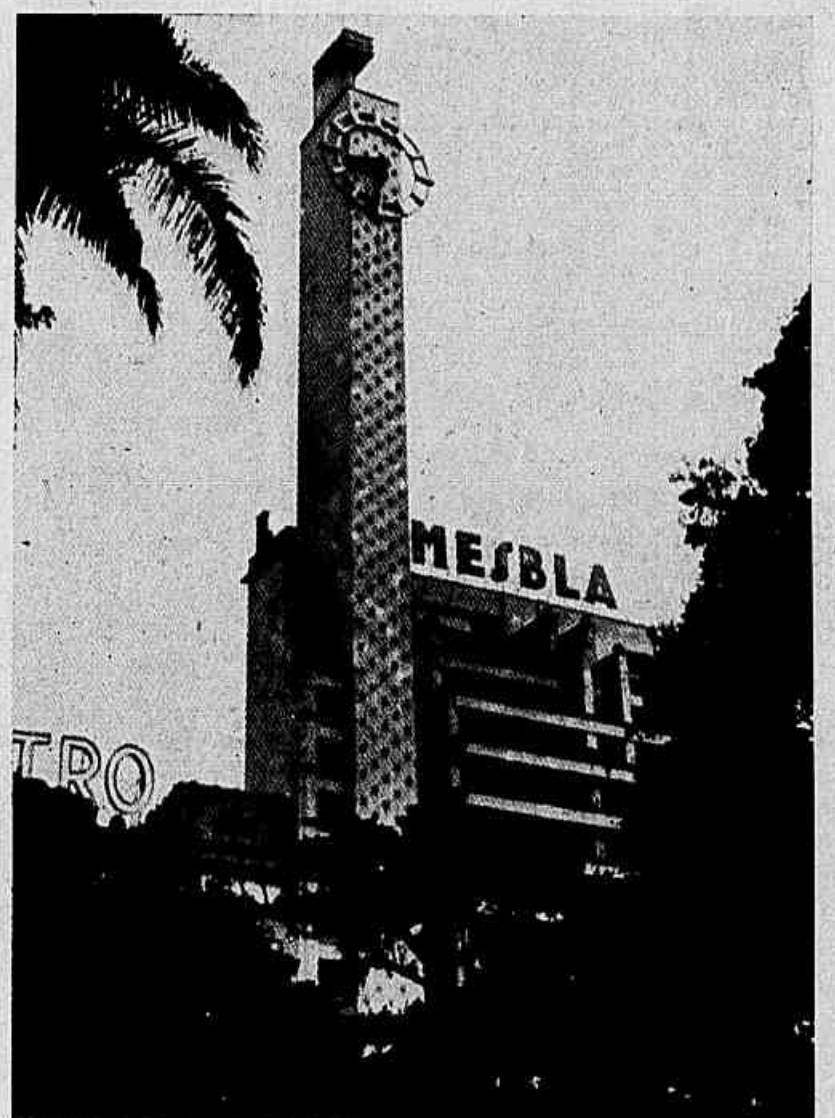
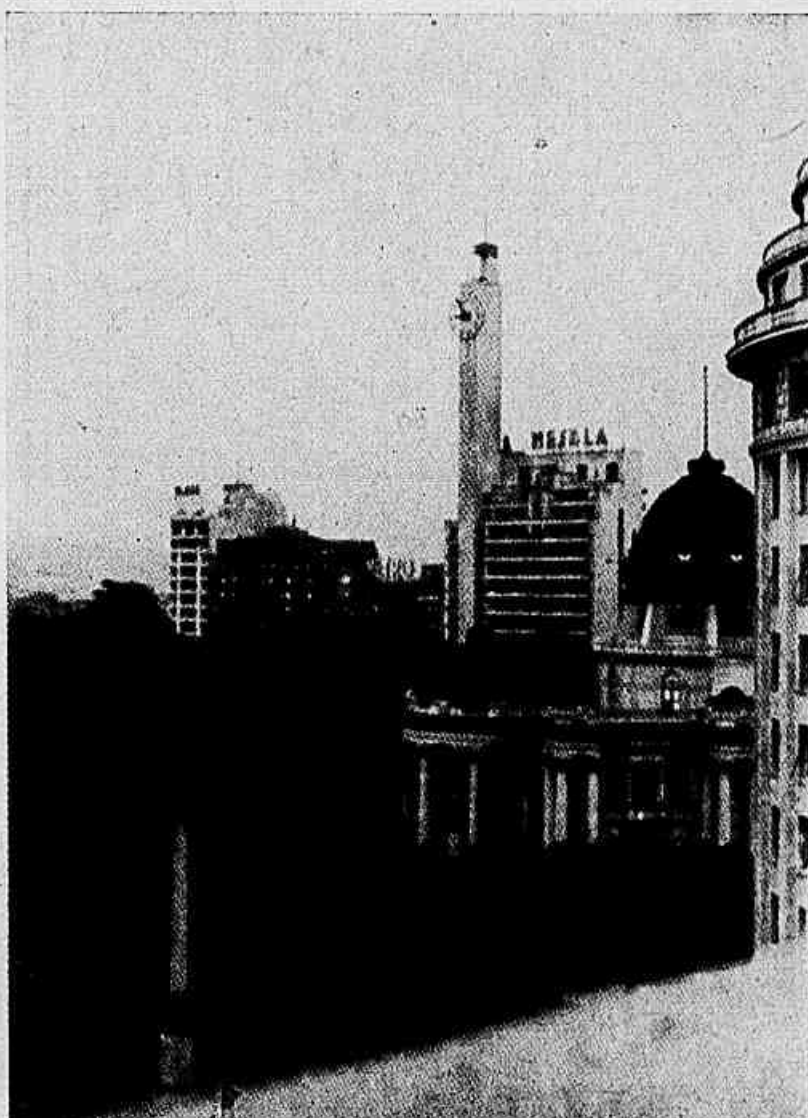
Após ter sido eleito presidente do Congresso, discursa o dr. Sampaio Corrêa na 1.ª Sessão Preparatoria. Ao seu lado, na mesa, o dr. Baptista de Oliveira, presidente da Comissão organizadora do Congresso.



Flagrante do auditorio que assistiu na A. B. I. á Sessão Preparatoria na qual se constituiu o Comité Executivo do Congresso e se fez a eleição das Comissões.



Discurso do dr. Luiz Rodolpho, "ao" iniciar-se a sessão preparatoria do 1.º Congresso Nacional de Urbanismo, no dia 20 de Janeiro ultimo.



ASPECTOS DO EDIFÍCIO "MESBLA"

SAJOUS, ARQUITETO.
RENDU, ENGENHEIRO.

CONSTRUTORES :

CHRISTIANI & NIELSEN

AV. NILO PEÇANHA - 151 - 2.º



Alguns membros do conclave. Vê-se o sr. Sampaio Correia em conversa com um collega.

Ao lado: o sr. ministro Gustavo Capanema, palestrando com os srs. Nestor E. Figueiredo e F. Baptista de Oliveira.



No salão da A. B. I.: flagrante colhido pouco antes da instalação do Congresso, vendo-se, da esquerda para a direita, os srs. Alberto Werneck,

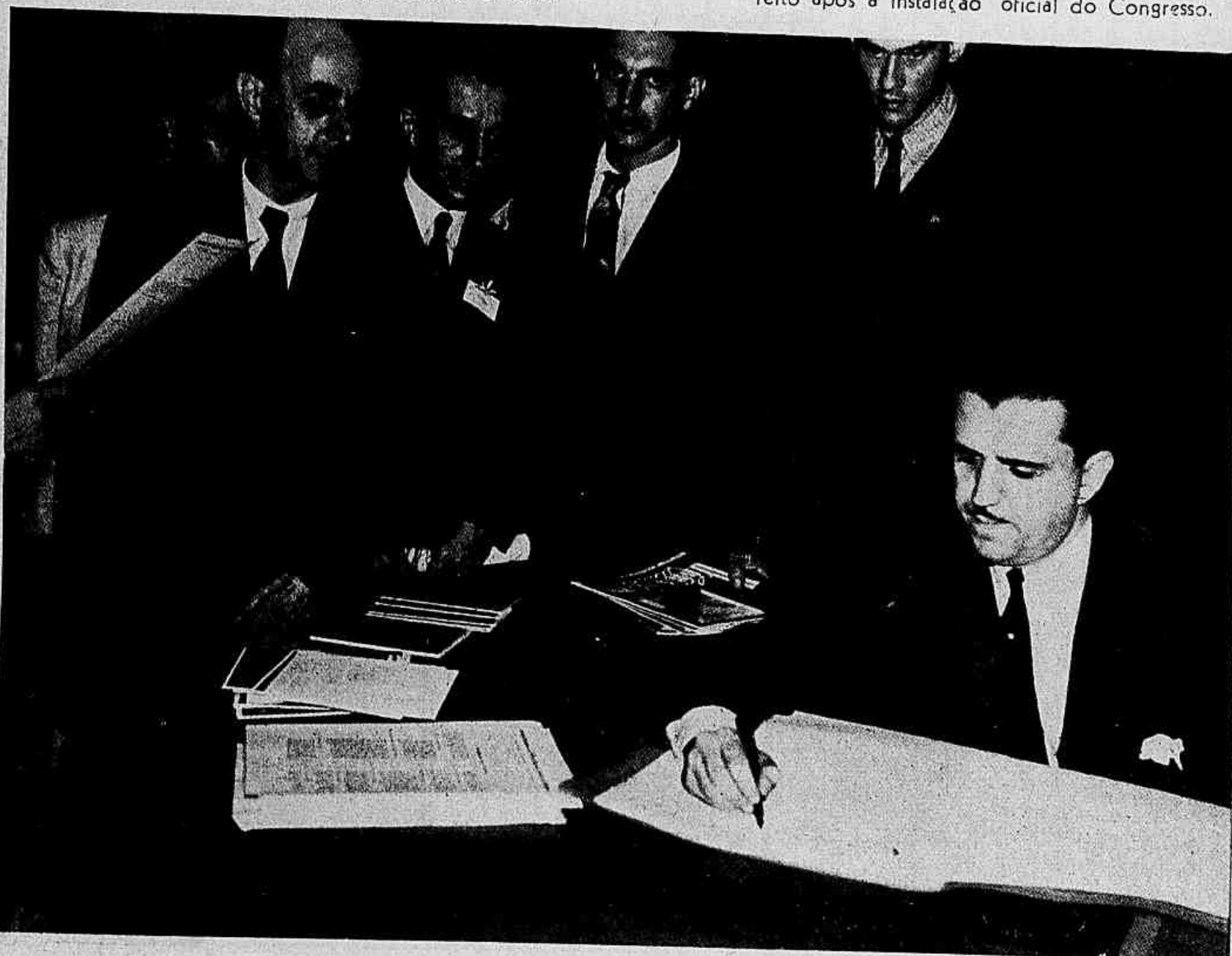
A instalação do Primeiro Congresso

O 1.º Congresso Brasileiro de Urbanismo, organizado pelo Departamento de Urbanismo do Centro Carioca, foi uma realidade promissora. Tão grande que, mal encerrado o seu período prefixado de funcionamento, já se marcou o II. Nesse conclave, a que acudiram representações de quasi todas as parcelas da Federação, lançaram-se as bases de futuras reuniões, que não de frutificar esplendidamente. A instalação, verificada no salão da Associação Brasileira de Imprensa, teve a devida imponencia. Imponencia dizem-na os aspectos com que fixamos nestas paginas o auspicioso acontecimento nacional que abrangeu o período de 20 a 27 de Janeiro ultimo.

Ao lado; aspecto da mesa que presidiu á cerimonia. Vê-se na presidencia da solenidade o sr. ministro Gustavo Capanema, ladeado pelos srs. Geraldo Mascarenhas, da Casa Civil da Presidencia da Republica; major Raul de Albuquerque, representante do Exército Nacional; dr. Henrique Gigante, presidente do Centro Carioca; dr. Luiz Rodolpho, do Club de Engenharia do Rio de Janeiro; dr. Baptista de Oliveira, presidente da Comissão Organizadora do Congresso; dr. Sampaio Correia, presidente do Congresso; dr. Moacyr Silva, representante do Ministerio da Viação. Vê-se, discursando, o dr. José Estelita, delegado do Estado de Pernambuco.

Em baixo: O sr. Geraldo Mascarenhas, da Casa Civil da Presidencia da Republica, assinando a ata da instalação. Assistem, entre outros, ao ato, os dres. Gama Abreu, delegado da Baía, e Henrique Gigante, do Centro Carioca.

No extremo inferior da pagina, ao centro: grupo feito após a instalação oficial do Congresso.



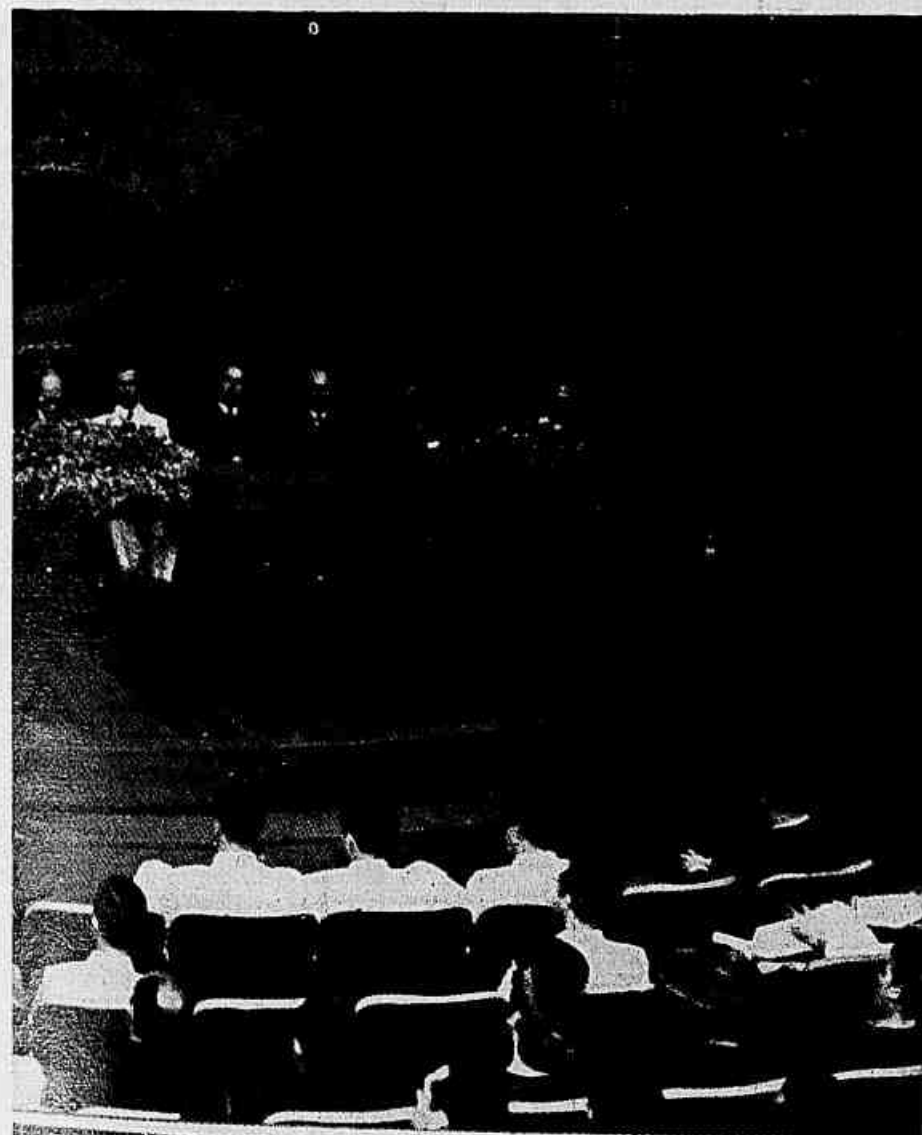


Aracy Soares, Antonio Jacobina, Bueno Coimbra e João Marchesini.



O dr. F. Baptista de Oliveira fazendo o discurso de saudação aos representantes estaduais, na instalação oficial do Congresso.

Nacional de Urbanismo



A' esquerda: discursa o dr. Mario de Souza Martins, delegado do Pará.

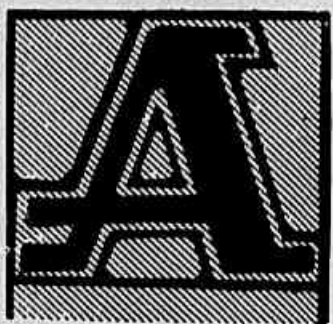
A' direita: discursa o dr. Waldemar Mendonça, representante da Prefeitura.



O dr. Luiz Rodolpho representante do Club de Engenharia do Rio, saúda os congressistas.

Em baixo: Da assistência, fala o dr. José Estelita, delegado de Pernambuco, sobre o significado do conclave que se está instalando.





quasi totalidade das nossas cidades se formou ao acaso, em nada obedecendo aos preceitos fundamentais da técnica e da higiene. Umas tiveram sua origem nos portos marítimos descobertos pelos primeiros navegadores que aqui chegaram, em alguns dos quais se estabeleceram as sedes de muitas das nossas capitâneas. As cidades baianas de Ilhéus, Porto Seguro e Caravelas são exemplos típicos dessa formação. Outras devem sua origem aos primeiros penetradores do nosso sertão, que cortaram em todas as direções o nosso interior, não com a idéia preconcebida de fundá-las e sim com um fito econômico determinado, formando os chamados "pontos de jornada" ou "pousos" que depois, por motivos locais, se transformaram lentamente em povoações.

As veredas primitivas, mais tarde transformadas em estradas reais, foram as linhas mestras que conduziram os nossos antepassados, levados à exploração do ouro, diamantes e outros minerais, à formação de muitos dos nossos povoados que ainda hoje conservam as características dessa origem. O espírito religioso da época constituiu outra causa importantíssima para a criação de diversas localidades que ainda conservam como elemento fundamental de sua origem o emblema cristão.

Planos de remodelação e expansão das cidades

Engenheiro Paulo Peltier de Queiroz

O espírito comercial, manifestando-se através de feiras distantes, quasi sempre localizadas nos entroncamentos das estradas primitivas, e as casas comerciais estabelecidas em pontos afastados das mesmas constituíram outras tantas causas que deram origem à formação das nossas cidades.

A atual vila de Conceição da Feira representa muito bem um exemplo desta última formação. Um respeitável senhor de escravos, de nome Manoel Fernandes da Costa, construiu uma casa comercial e diversos armazéns para compra e venda de mercadorias, na estrada real conhecida naquele tempo pelo nome de Estrada da Feira. Estabelecido ali, ergueu em seguida uma capela, sob a invocação de Nossa Senhora da Conceição, e posteriormente uma igreja, que é hoje a matriz da localidade. O seu nome, Conceição da Feira, provém justamente da reunião dos elementos religiosos e comerciais, por ser a igreja construída sob a invocação de N. S. da Conceição e estar situada à margem da estrada real da Feira.

Outro exemplo interessante da reunião dos fatores religiosos e econômicos é o da atual cidade de Feira de Sant'Anna, que nasceu de uma feitoria onde fora construída uma igreja sob a invocação de Sant'Anna. Nas proximidades dessa igreja efetuaram-se as primeiras feiras de gado, recebendo por esta razão o povoado, que lentamente se formou, o nome de "Feira de Sant'Anna".

As concentrações de escravos, as senzalas foram também, conjuntamente com o movimento das primeiras "tropas", outras causas da constituição de muitas localidades. Em seguida a "navegação fluvial" e as "estradas de ferro", nas estações de percurso e sobretudo nos pontos terminais, deram origem a outros tantos núcleos humanos que em pouco tempo cresceram, constituindo muitas de nossas cidades e vilas de hoje. Como exemplo dessa formação, temos a actual vila de Santa Inez, que se originou do prolongamento da Estrada de Ferro de Nazareth, que no governo do dr. José Marcelino criou naquele local uma estação com o nome do referido governador. A pequena fazenda de Santa Inez foi aos poucos transformando-se num pequeno povoado localizado nas proximidades da novel estação ferroviária, conservando este nome até hoje. Jaguaquara possui idêntica origem. Era uma antiga fazenda denominada Toca da Onça, que, com a construção da ferrovia cujas terminais permaneceram ali por algum tempo, se foi, aos poucos, transformando numa pequena aldeia. Quando esta passou à categoria de vila, seus habitantes mudaram-lhe o nome de Toca da Onça para Jaguaquara, que na língua tupi significa "coisa idêntica". Machado Portela é outro exemplo desta formação. Antigamente era uma próspera fazenda denominada "Olhos D'Água de Baixo" (para não confundir com os "Olhos D'Água de Cima") que, com o estabelecimento da estação ferroviária denominada "Machado Portela" em homenagem ao então governador da Província, se transformou numa pequena aldeia que recebeu o nome da própria estação ferroviária, cujas terminais ali permaneceram por cerca de 28 annos.

A formação destes povoados levou quasi sempre a vida de duas ou tres gerações guiadas unicamente por um interesse econômico, afrontando quasi sempre os mais elementares princípios de higiene. O patrocínio municipal só era obtido quando os povoados passavam à categoria de vilas. Só ali é que começava a se tornar patente na mente de seus filhos o mal originário, causador de obstáculos às necessidades locais. Só então os responsáveis directos pela morte dessas populações conseguiam vislumbrar as dificuldades que apareciam, o erro dos antepassados, aos quais não podemos, no entanto, conscienciosamente, atribuir o devido ao facto de não possuímos argumentos com que possamos increpar, aos nossos avós, esses erros de visão. Nossas cidades, umas assentadas em vales estreitos e tortuosos, cujas ruas constituem verdadeiras caudas com as enxurradas, outras ainda localizadas às margens dos rios ou nas proximidades do mar, sem agua potavel e expostas às inundações e aos vendavais, necessitam hoje de melhorar a condição de vida dos seus habitantes, já que assentadas foram em logares impróprios e longe das comodidades h'gênicas.

—oOo—

O plano geral de melhoramentos de uma cidade, ou seja o plano regulador de sua expansão, nada mais é senão colocar dentro de limites práticos, do modo mais econômico e perfeito possível, o desenvolvimento dessa cidade, afim de que ela no futuro se transforme em um núcleo perfeitamente modelado. Nossas cidades necessitam, mais do que tudo, de atender às exigências do momento, não se preocupando com um futuro remoto. O estabelecimento de planos gerais deve ser feito de modo que permita levar à conclusão perfeita o plano de conjunto sempre em execução parcelada, de maneira que as partes construídas progressivamente se completem no todo, sem exigir modificações anteriores que já se encontrem prontas. Os planos geraes a serem estabelecidos devem adaptar-se às condições proprias do meio e possibilidades financeiras das municipalidades. Do contrario, continuarão a se desenvolver sem estes planos geraes de melhoramentos, entregues à orientação falsa de muitos administradores locais, quasi sempre ignorantes em assuntos técnicos.

O ponto de partida para a execução de um projeto geral de reforma urbana é justamente a documentação completa, abundante e exata. A série de elementos que em urbanismo recebe a denominação generica de "documentos necessários" serve justamente para se conhecerem a fundo as condições locais e as verdadeiras necessidades da população. Cesar Cort, comentando o desleixo que muitos dão a este exame das condições locais, diz ser coisa perigosa estabelecer-se arbitrariamente a zona de expansão de uma cidade. Para as cidades não podemos fazer um programa como os delineamos para os edificios; as populações não sabem exprimir o de que necessitam e amiude solicitam obras superfluas ou prejudiciais. Por esta razão, o primeiro dever do urbanista é conhecer minuciosamente a cidade, para diagnosticar com acerto, antes de propôr, os referentes planos therapeuticos, pois outra maneira de proceder seria arbitraria e de consequências bem funestas ao organismo urbano. Estabelecido um plano geral para uma cidade, necessário se torna legislar sobre o mesmo, sendo que esta legislação deve obedecer a normas definidas. Todas as municipalidades devem possuir um código de posturas que preverá as condições necessarias para a execução das obras públicas e particulares, as quais só poderão ser feitas com a prévia licença municipal, a qual fixará claramente todas as condições a que as mesmas ficarão sujeitas. Aprovado o plano geral e posto em execução, toda obra nova ficará sujeita às linhas geraes do mesmo, competindo ao engenheiro municipal, de acordo com a planta geral, dar os alinhamentos das novas construções, o mesmo sucedendo para com as obras de reconstrução.

As obras de conservação devem ser obrigatorias, tanto para os edificios publicos como para os particulares, cujos proprietarios serão obrigados a conservar seus edificios em perfeito estado de higiene e salubridade. O código de posturas deverá prever a demolição de todos os edificios em estado de ruina e bem assim a demolição das partes dos demais que estejam fóra dos arruamentos estipulados pelo plano geral. O código de posturas tratará também, de acordo com o plano geral organizado, da parte que diz respeito à construção de edificios em geral, de suas condições de segurança, de suas regras de salubridade, de modicidade e higiene, de precauções contra incendios e regras outras referentes às instalações complementares. As ruas e as praças que possuam carater arquitetônico definido pelo plano regulador devem obedecer a prescrições especiaes e, como tais, ser tratadas em capitulo especial. Em outra parte do seu código de posturas a municipalidade cuidará da construção de todas as outras obras, públicas e particulares, no que diz respeito às edificações propriamente ditas, às obras de reforma e conservação, e bem assim às demolições, que devem ser devidamente discriminadas, afim de evitar embaraços à administração pública.

Infelizmente, nas nossas leis relativas à urbanização das cidades, não existe uma visão integral dos problemas urbanísticos. Muitas cidades pagaram bem caro a urbanistas de renome para traçarem seus planos gerais de remodelação e expansão, deixando porém ao acaso a execução dos mesmos. Assim, os proprietários, continuavam a construir onde bem conviesse aos seus interesses particulares, prejudicando a coletividade, pelo simples facto de não existirem leis adequadas, que orientassem as municipalidades no sentido de proibir a influencia dos especuladores.

Para muitos administradores, o plano geral é um grande obstáculo que tolhe completamente a sua preciosa liberdade. Estamos certos, porém, de que estes esforços negativos serão absorvidos dentro em pouco nas transformações evolutivas da humanidade e nós teremos apenas de lutar contra as dificuldades impostas pela imprevisão de nossos antepassados, cujos erros de visão sacrificaram em muito nossas cidades. O nosso dever reside principalmente em fazer a necessaria propaganda dos planos gerais. Os projetos de urbanismo e saneamento das cidades devem constituir um conjunto do qual não se deverá, sem inconveniente, estudar uma parte isolada; não se estará seguro de que a execução desta parte do projeto não constitua ulteriormente um obstáculo à realização dos projetos integraes correspondentes. Como já dissemos, não é difficil projetar sobre o papel um belo plano regulador e sim assegurar-lhe fiel execução no terreno, durante o tempo previsto para sua reforma. O melhor planejador não poderá prever todas as contingencias, havendo assim necessárias modificações no correr da execução.

A virtude de um plano geral está, como diz Saturnino de Brito, não na certeza de ir ao encontro de todas as necessidades futuras, mas de prever um bom numero dellas.

ATE' 1942...

Todos devem pintar suas casas, automoveis, navios, camas, moveis, bancos e grades de jardins, retoques e até canhões com a afamada tinta "Mimosa", de Corrêa Leite e Cia. A' venda á rua Buenos Aires numero 290, proximo ao Campo de Sant'Anna, e 116, em frente ao Mercado das Flores; Madureira, á rua Maria Freitas numero 6. ♦ AMANHÃ, TODOS A' "MIMOSA".

PILKINGTON BROTHERS (BRAZIL) LTDA.

Vidros de Vidraça

Tijolos "Insulight"

"Vitrolite"

Colocação em geral

Avenida Venezuela, 213-9 - Rio

Telefones: 43-5006 e 43-1602

De Estácio de Sá a Gomes Freire de Andrade

Os primeiros fundamentos da cidade de S. Sebastião do Rio de Janeiro foram lançados em 1565, por Estácio de Sá, no morro Cara de Cão, perto da atual fortaleza de São João. Nesse local vê-se o marco comemorativo que o I Congresso de História Nacional mandou erigir.

O pequenino núcleo populacional por bem pouco tempo se viu estabelecido nesse sítio de impropriedade patente. Porque o lugar não oferecia segurança, exposto como estava a todas as surpresas. Dahi o transferir-se a cidade nascente para local mais proprio. E a escolha recaiu no morro do Castelo — que foi totalmente arrasado no fim do primeiro quartel do nosso século — morro esse cuja denominação primitiva era do Descanso.

Foi ali que o Rio de Janeiro começou a ensaiar os passos para a expansão futura. Foi nessa altura que surgiram as primeiras edificações dignas desse nome. O lugar era excelente: apresentava segurança e distava pouco do porto. Mas com o tempo a cidade sentiu a necessidade de crescer e foi descendo o morro. A principio, tomou a direção do de S. Bento, para léste, á beira da praia, o que deu lugar á rua Direita, hoje 1.º de Março.

Quando já em meio o século XVII, a cidade não mostrava ainda grande progresso. Constava apenas do morro do Castelo, em cujo dorso se abriram tres caminhos para a planície — as ladeiras do Descanso e do Cotovelo e o Passo do Porteiro, denominados depois o primeiro e o ultimo desses caminhos, respectivamente, ladeiras da Misericórdia e da Ajuda; — das ruas Direita, do Caminho de Santo Antonio (rua de S. José), da Cadeia, da Quitanda do Marisco e dos primeiros fundamentos do logradouro que foi primitivamente rua dos Pescadores e é hoje Visconde de Inhaúma.

A' luz da razão, todavia, o primeiro caminho que a cidade teve foi o de Botafogo, ligando o núcleo efêmero do morro Cara de Cão isto é, a cidade velha, ao definitivo, do morro do Castelo.

O crescimento da cidade teve que ser processado arbitrariamente. Não só não havia na época a minima noção de urbanismo, como também era hostil a planície que circundava o morro do Castelo, crivada de pantanos e de lagôas.

Paralelamente ao crescimento da cidade, no século XVII, surgiam as fortificações. Também na segunda metade dessa centuria se cogitou do abastecimento de agua, com a canalização do rio Carioca, ultimada no século seguinte.

O Rio de Janeiro, que se expandira na direção do oriente e depois para o ocidente, cresceu principalmente para o norte, através de dois caminhos: o de Mata-Cavalos (hoje rua do Riachuelo) e o de Capueirussú, orientado pelas atuais rua da Alfandega e Praça da Republica, ambos na direção da lagôa da Sentinela, de cujo aterramento surgiu o que então se chamou Cidade Nova, entre as ruas Frei Caneca e Senador Euzébio. Esses caminhos, que iam a Mata-Porcos (Estácio de Sá), seguiam dahi direções opostas, que permitiram o prolongamento da cidade para a Tijuca e São Christovam.

Só no século XVIII, com Ayres de Saldanha, puderam ser melhoradas as ruas da cidade. Mas só nesse século também poudo o Rio de Janeiro sentir um pouco de progresso. Foi na época de Gomes Freire de Andrade, Conde de Bobadela, cognominado "Pae da Patria" pelo povo. Gomes Freire governou a cidade de 1733 a 1763, por espaço aproximado de a trinta anos.

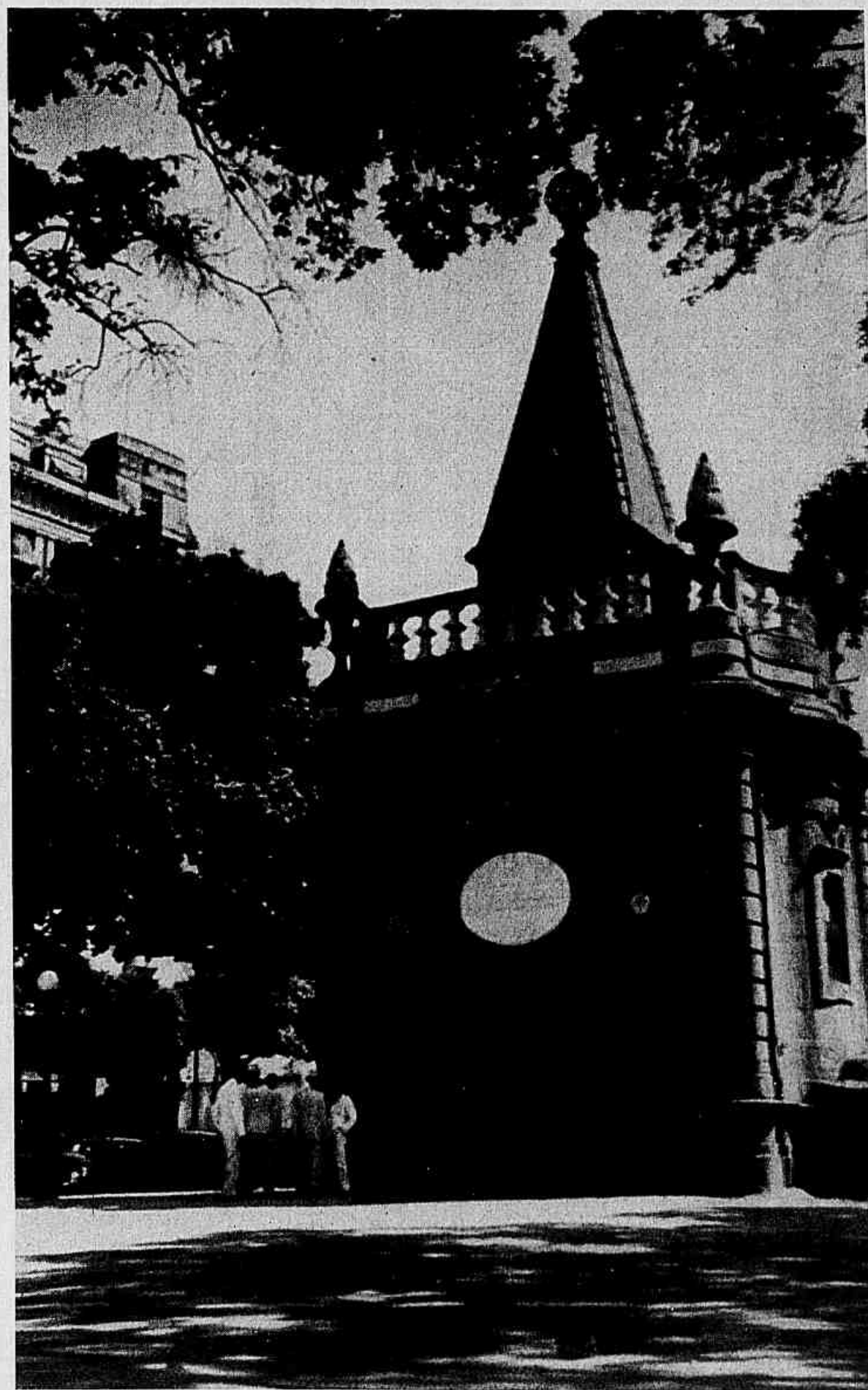
Dêle ainda hoje o Rio de Janeiro vê as obras realizadas. Ainda perduram, atestando o que foi o governo do herói do "Uruguay" de Basilio da Gama, os Arcos da Carioca, o aqueduto que levava as aguas do rio do mesmo nome, ligando os morros de Santa Tereza e Santo Antonio. E' dêle o palacio de residencia dos governadores (1743), depois dos vice-reis, depois Paço Imperial e hoje Departamen-



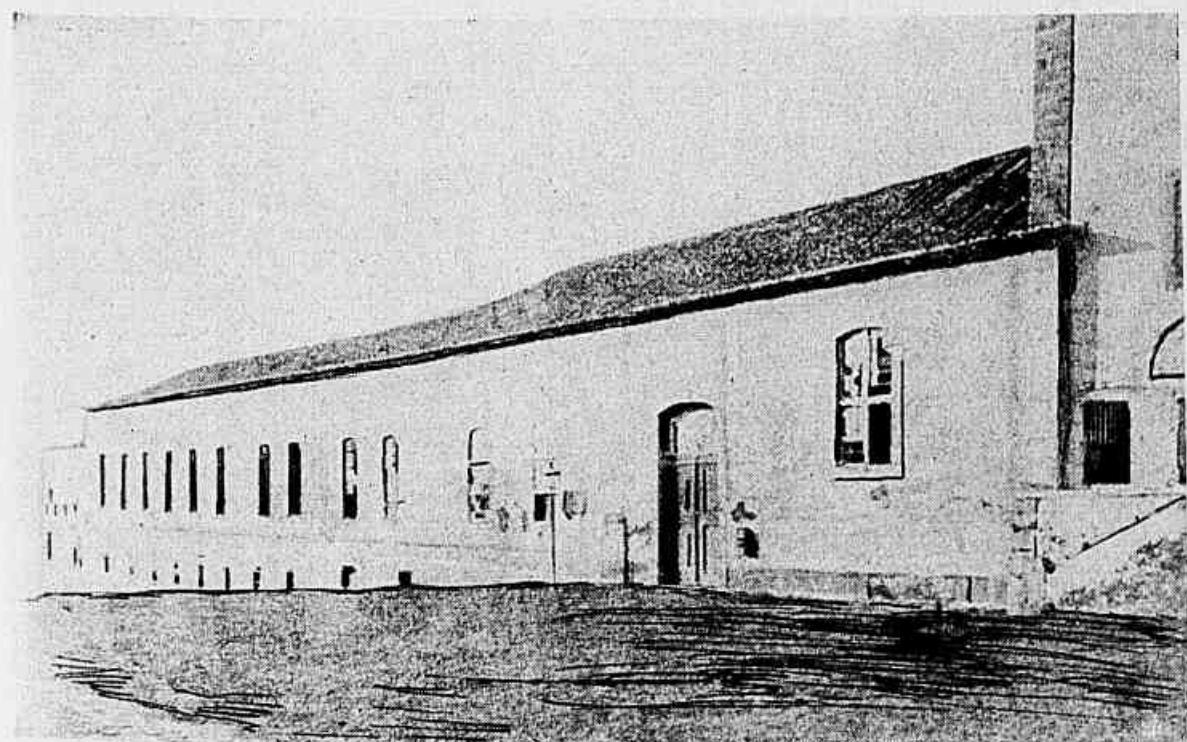
Trasladação da Cidade do Rio de Janeiro para o Morro do Castelo, em 1.º de Março de 1567.
(Quadro de Firmino Monteiro).

to dos Correios e Telégrafos. E' dele o chafariz para aguada dos marinheiros, que se vê na Praça 15 de Novembro, hoje no local para onde o transferiu o vice-rei Luiz de Vasconcellos. E' dêle o Convento de Santa Tereza.

No primeiro periodo politico do Rio de Janeiro, que vai da fundação da cidade ao vice-reinado, foi Gomes Freire a figura mais impressionante. Outras obras havia e outras obras houve. Aquelas não mais se apresentam; destas, muitas não mais existem. De Gomes Freire de Andrade, entretanto, no terreno material, subsistem as obras apontadas, que completaram o século XVIII, atravessaram o seguinte e chegaram ao nosso, com a sua opulencia e solidez.



O chafariz da Praça 15 de Novembro, devido a Gomes Freire e remodelado e transferido para o local onde hoje se vê por D. Luiz de Vasconcellos. Essa velha reliquia colonial foi visitada pelos delegados ao I Congresso de Urbanismo.



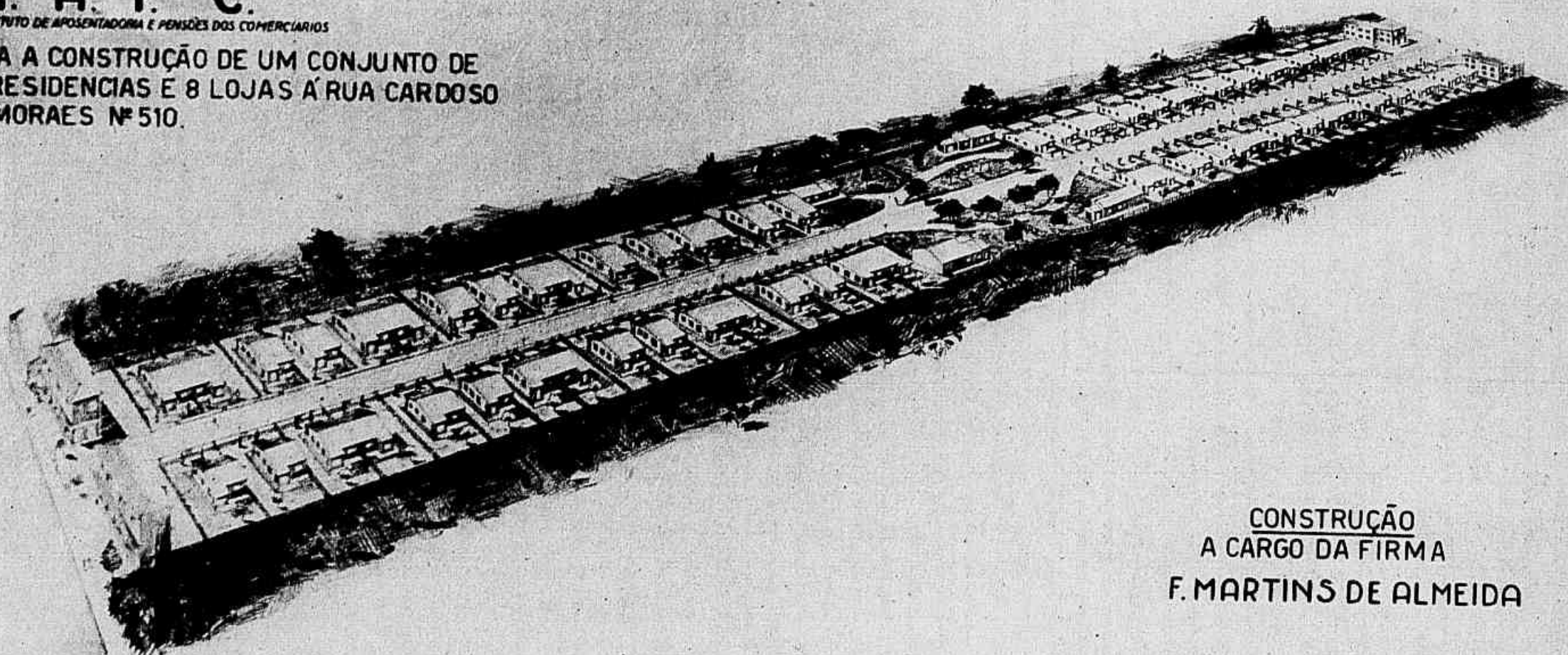
A Casa dos Jesuitas no Morro do Castelo, desaparecida com o desmonte do morro, uma das mais antigas construções da cidade.

PROJETO DO

I. A. P. C.

INSTITUTO DE APOSENTADORIA E PENSÕES DOS COMERCÍARIOS

PARA A CONSTRUÇÃO DE UM CONJUNTO DE
76 RESIDÊNCIAS E 8 LOJAS À RUA CARDOSO
DE MORAES Nº 510.



CONSTRUÇÃO
A CARGO DA FIRMA
F. MARTINS DE ALMEIDA

F. MARTINS DE ALMEIDA

ENGENHARIA

ARQUITETURA

CONSTRUÇÕES



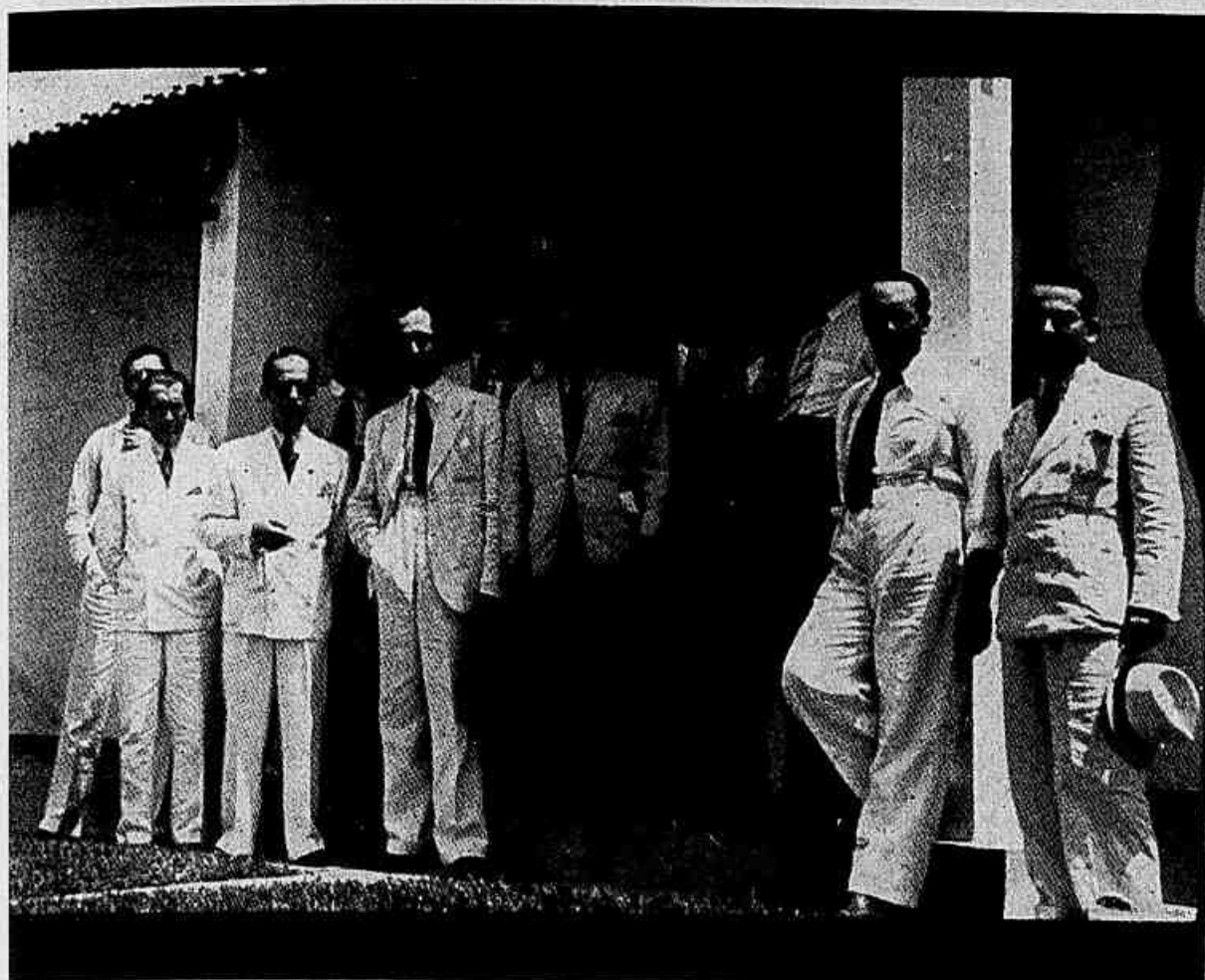
RUA MEXICO 98
2º ANDAR

SALAS 210/213

TEL: 42-2722

RIO DE JANEIRO





No dia 21 de Janeiro os congressistas visitaram, no Realengo, as construções do Instituto de Aposentadoria dos Industriais, grupos de residências destinadas aos associados.

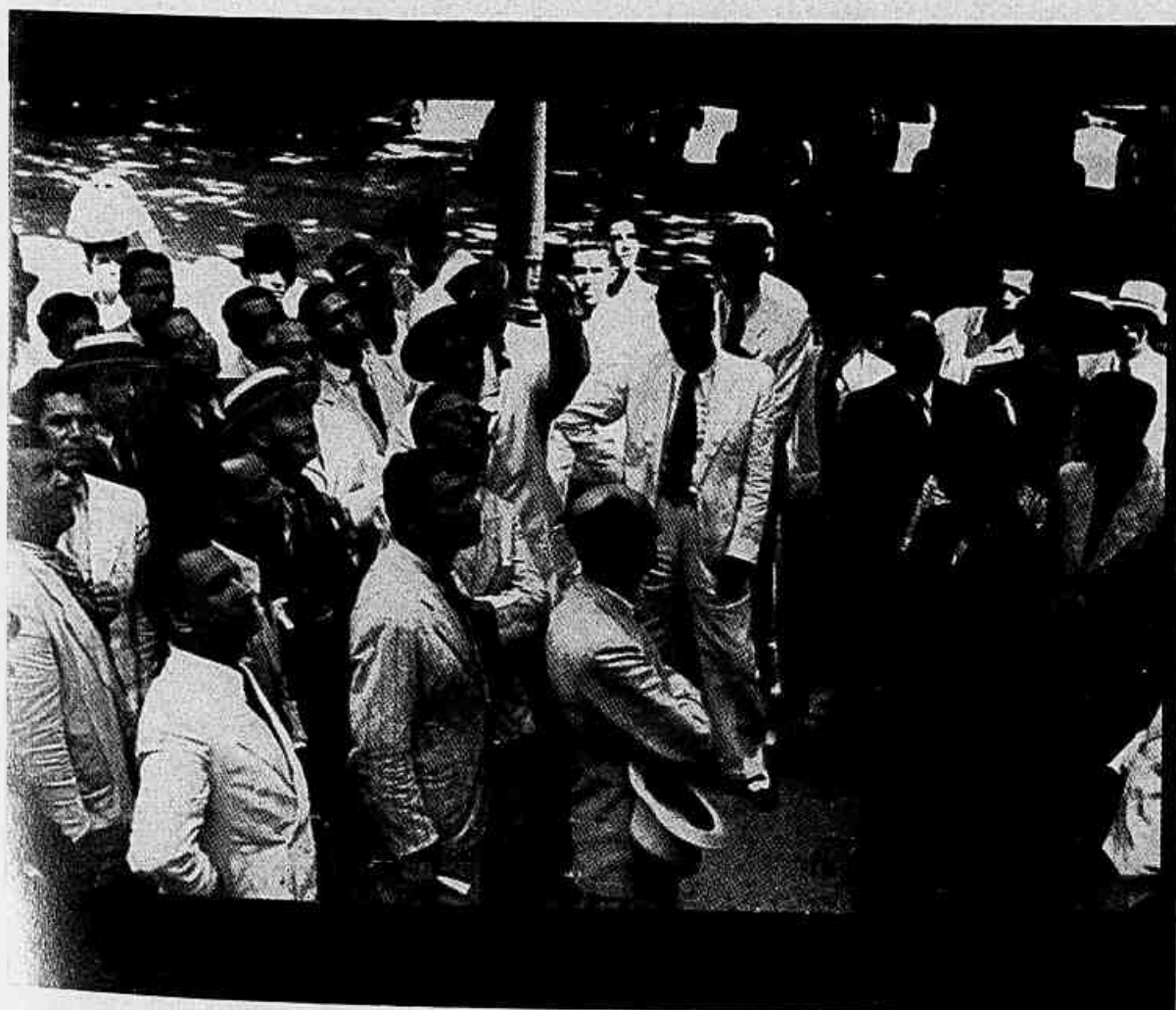


Em seguida estiveram nas obras da nova Estação D. Pedro II, da Estrada de Ferro Central do Brasil, de cuja torre se descortina grande parte da cidade.

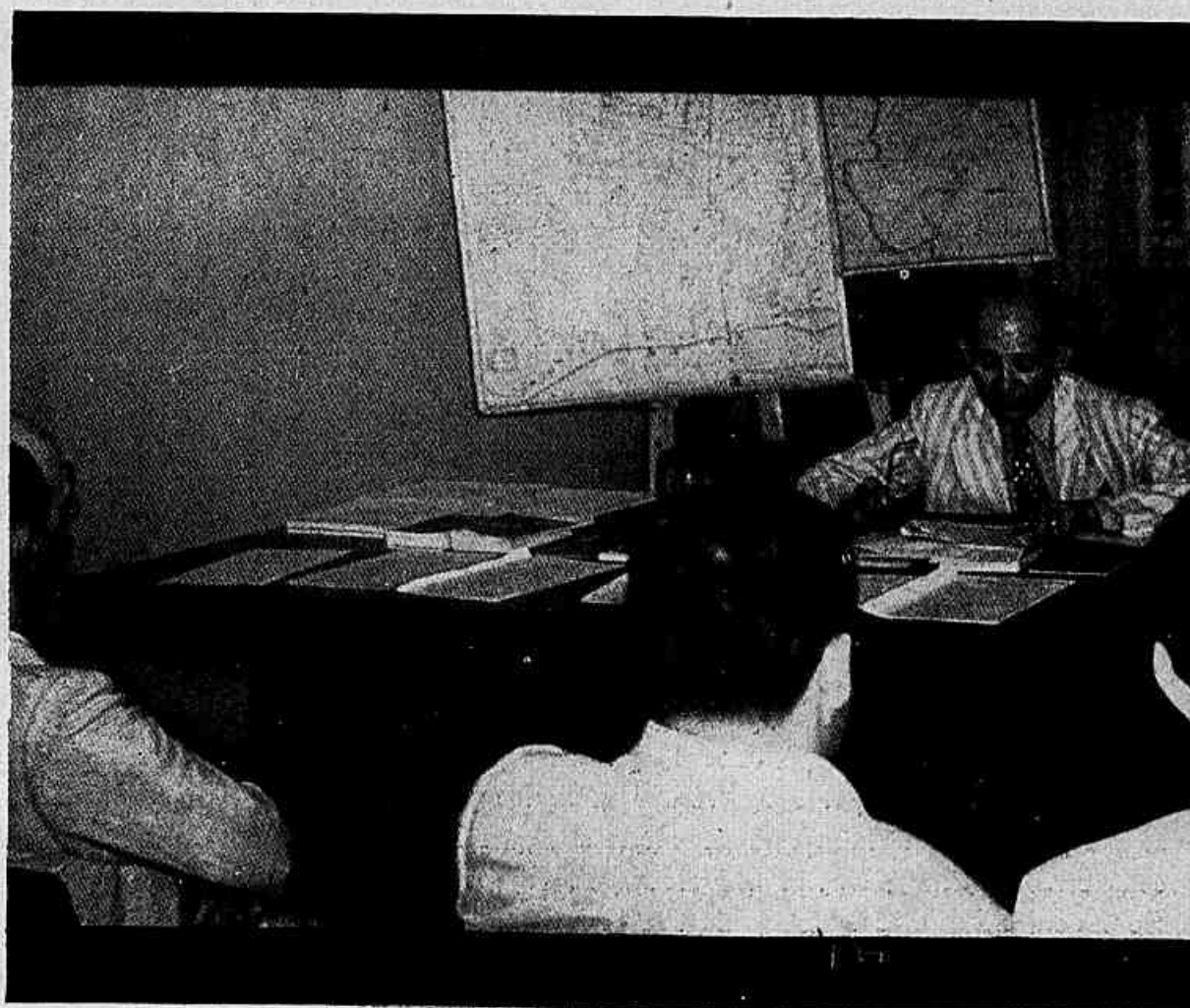
Dias 21 e 22



A' tarde o prof. José Mariano Filho proferiu uma conferencia sobre "O fenômeno da habitação natural na geografia humana". Vê-se o conferencista á esquerda e parte da assistencia á direita.



Na manhã de 22, os congressistas visitaram o Rio antigo. Estiveram na Praça 15 de Novembro, nas ruas 1.º de Março e do Ouvidor, na Lapa dos Mercadores, no Arco do Teles, Misericórdia, Convento de S. Antonio, e por fim no Silvestre.



E ás 17 horas o dr. Tito Lívio de Sant'Ana, delegado sergipano, pronunciou sua conferencia em torno do "Urbanismo em Sergipe".

QUANDO os Estados Unidos se tornaram independentes, em fins do século XVIII, New York, que já era a maior cidade da União, contava 33 mil habitantes. Em todo o país havia apenas seis cidades de mais de oito mil habitantes, representando em conjunto 3,3 % da população geral. A vida da nova República era, então, essencialmente rural, e esse carácter reflectia-se não só nos costumes e condições sociais como na própria mentalidade política.

A formação de grandes centros urbanos evidentemente não figurava nos propósitos das classes dirigentes, mesmo porque os preconceitos da época não viam as aglomerações das cidades como condiscentes com a severidade de costumes, reclamada por uma sociedade de inspiração puritana. Em carta escrita de Paris, em 1787, Thomas Jefferson, que foi uma das figuras preeminentes do cenário americano, ao tempo da independência, dizia num tom que os factos depois tornaram profético: "Quando ficarmos empilhados uns sobre os outros nas grandes cidades, como os europeus, nós nos tornaremos tão corruptos quanto eles". Trinta anos depois, noutra carta de Monticello, o terceiro presidente ainda anatematizava as grandes cidades *as pestilential to the morals, the health, and the liberties of man*.

O recenseamento de 1930 veio revelar que, em cento e quarenta anos, enquanto a população rural do país havia crescido na base de um para quinze, a população urbana havia-se multiplicado na proporção de um para trezentos. Por esse tempo já havia uma centena de cidades de mais de cem mil habitantes, e só New York com seus sete milhões, tornara-se maior do que nada menos de dezesseis países da America Latina. Chicago, em apenas um século de existencia, chegou a ter quase quatro milhões de almas, e Los Angeles, entre 1870 e 1940, teve sua população aumentada de trinta mil por cento.

Os algarismos oficiais indicaram, no censo procedido há dez anos, que a população nacional estava dividida na relação de cinquenta e seis por cento para os centros urbanos e quarenta e quatro para as áreas rurais. Deve-se ter em consideração, porém, que sómente se consideram urbanas as localidades de mais de 2.500 habitantes. Computa-se, assim, como rural toda a gente dos milhares de *villages* que estão abaixo desse limite, mas que, na maioria dos casos, apresentam uma arrumação perfeitamente urbanizada, com suas miniaturas de *main street*, suas escolas, suas bibliotecas, seus cinemas e que são (pelo menos no Leste e na região dos Grandes Lagos) invariavelmente dotadas de serviços de electricidade, agua, telefones, e asfaltadas de ponta a ponta. Contando com as populações dessas cidades-sinhas de pitoresco incomparavel, seremos levados a admitir que, praticamente, dois terços do povo dos Estados Unidos vivem em cidades ou em localidades em que as condições de vida são acentuadamente urbanas.

Essa impressionante transformação está perfeitamente explicada, pela substituição da civilização rural por um tipo de civilização altamente industrializada. O facto em si não chega a ser uma novidade, nem constitue um dos tantos *records* americanos, pois há pequenos paizes da Europa em que as concentrações urbanas são proporcionalmente mais elevadas. Mas que uma transformação desse género se estendesse a uma nação de mais de cem milhões, e se operasse em menos de cem anos, é que é realmente prodigioso e inédito.

Não é cousa simples estimar-se com exatidão a complexidade dos varios problemas relacionados com a formação de grandes centros industriais, no ritmo vertiginoso que marcou o progresso americano dos ultimos setenta ou oitenta annos. Em materia de governo municipal, sobretudo, esses problemas não poderiam encontrar, de inicio, senão soluções improvisadas ou formulas precarias. A celeridade com que as cidades se expandiam não podia deixar de operar-se em ambiente de confusão e de desordem, de que nos dão idéa aproximada as reconstituições dos *films*, género *Caravana do Ouro*, que retratam os dias heroicos da penetração do Oeste.

Ha cousa de um século, Tocqueville observava que a democracia americana estaria ameaçada de desaparecer se alguma lei não viesse impedir o excessivo crescimento das aglomerações urbanas. Cincoenta anos depois, Lord Bryce observava que o governo das cidades era a unica *conspicuous failure* das instituições norte-americanas. Para êle, os defeitos do sistema federal e os erros dos governos dos Estados perdiam toda a importancia quando comparados com a extravagancia, a corrupção e o desregramento que caracterizavam a administração dos grandes centros. Na verdade, os excessos da democracia jacksoniana, com a extensão da franquia eleitoral até aos imigrantes recém-chegados, o provimento por eleição de todos os altos cargos, inclusive os da magistratura, agravados pela ausencia de qualquer controle por parte dos governos estaduais, foram os principais factores do caos político e do desastre administrativo que imperaram, por largo tempo, no campo municipal americano.

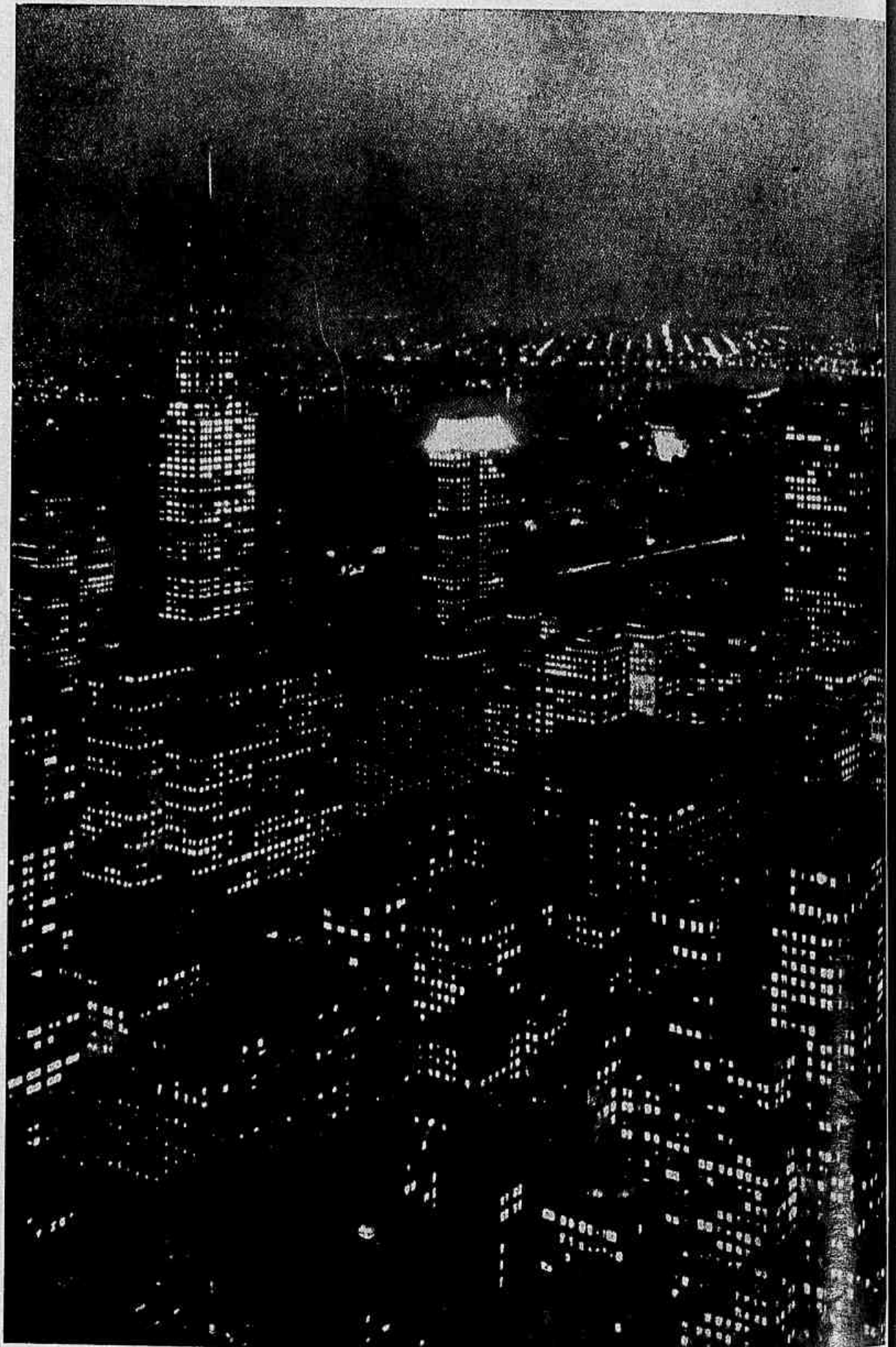
Não deixa de ser curioso, entretanto, que o próprio Bryce, apesar de sua indignação britânica ante o mau governo das incipientes metropoles dos Estados Unidos, notasse que as mesmas já eram melhor servidas de agua do que as cidades da Europa e mais adeantadas do que estas no que se poderia chamar *the luxuries of city life*. Isso era bem um prenuncio do que a eficiencia da técnica *yankee*, aliada aos seus expedientes práticos de governo, poderia realizar em futuro próximo.

São em grande parte os velhos metodos ingleses, sem arranjo científico e sem espirito de sistema, que permitem aos americanos emendar mais facilmente os seus erros, e tirar proveito até mesmo de alguns dos defeitos de suas instituições. Se é verdade que os excessos da era jacksoniana levaram as cidades americanas a uma situação lamentavel de desgoverno, não é menos certo que despertaram na opinião pública uma reacção invencivel, e crearam, no âmbito municipal, um alto espirito de *citizenship* que, dentro de pouco tempo, deu côres inteiramente diversas ao quadro que o escritor britânico pintara com côres tão sombrias.

Ao incomparavel desenvolvimento dos serviços públicos, em todas as grandes cidades, corresponderam um quase perfeito saneamento político e ampla transformação de processos administrativos. Quer sob o ponto de vista de organização técnica, quer sob o de moralidade pública, chegou-se sem dúvida a um dos *standards* mais altos que podem ser atingidos dentro das limitadas possibilidades humanas. Ainda é possível pensar com desconfiança sobre o que se pôde passar na administração de New Orleans ou na política de Kansas City, mas, na generalidade, as cidades dos Estados Unidos alcançaram um tipo satisfatorio de administração, proporcionadora que é de serviços cuja eficiencia tanto serve de admiração ao forasteiro como de orgulho ao exigente nativo.

Tudo mudou, sem dúvida, a começar pelo grau de riqueza urbana, pelo volume dos serviços em operação, pelo custo geral da administração. Em 1938, era de quatro bilhões o valor da propriedade imobiliária privada de Manhattan, a mesma pequena ilha que, trezentos anos antes, o governador holandez Peter Minuit

CIVILIZAÇÃO URBANA



PANORAMA NOTURNO

adquirira por vinte e cinco dólares em mercadorias. Em 1824, a administração de Detroit mantinha apenas um conjunto de vinte e tres serviços; pouco mais de um século decorrido, o número deles era superior a trezentos. O custo do governo municipal *per capita* também apresenta índices de impressionante crescimento. De forma sintética pôde-se dizer que as municipalidades americanas cada dia dependem mais com o custeio de maior número de serviços; mas o contribuinte ainda paga razoavelmente o que recebe em benefícios de toda especie, que melhoram dia a dia as condições gerais de conforto urbano.

Para todo esse complexo desenvolvimento concorreram decerto os factores ligados á industrialização e á inesgotavel prosperidade económica do país. Restringindo-se, porém, a apreciação á esfera do governo, parece irrecusavel que as razões preponderantes assentam nestes dois aspectos fundamentais do municipalismo americano: sua autonomia política e sua independencia financeira.

O primeiro facto deverá ter contribuido, a principio, para a corrupção políti-

ca que maisinou as administrações municipais do século passado. De todo modo, porém, elle é um presuposto básico do sistema anglo-saxão de governo, e só por meio dele poderiam as cidades americanas aprender a governar-se por si e a melhorar de acordo com as possibilidades locais, sem restrições de controle da parte dos quarenta e oito Capitólios, onde se elabora a maior parte da actividade política da República. Sem esse regime de completa autonomia, que data da era colonial e que, em alguns Estados, compreende até o poder de auto-organização política, talvez não tivesse sido praticavel a profunda transformação operada nos metodos de governo e na técnica administrativa, com as variações resultantes das peculiaridades locais.

O regime financeiro, por outro lado, tem mantido as cidades, grandes ou pequenas, em situação de atender ás suas necessidades e á expansão de seu aparelhamento administrativo, sem dependencia do tesouro estadual ou do favor da União. A distribuição de rendas nos Estados Unidos sempre foi favoravel aos governos locais, o que sem duvida impede a injusta concentração dos dispendios públicos.

DOS ESTADOS UNIDOS



DE NEW YORK.

cos nuns poucos centros artificiais de burocracia. Os governos locais (cidades e *counties*) por largo tempo dispuzeram de maiores recursos do que o proprio tesouro federal, e tres ou quatro vezes mais do que o tesouro dos Estados. Ainda em 1955, a arrecadação local foi de 4.152 milhões, quando o total das rendas da União não excedeu 3.469. Nos ultimos annos é certo que o tesouro federal tem despendido muito mais, graças aos seus inesgotaveis recursos de crédito; mas uma grande parte dos encargos federais é representada por obras e serviços diversos em cooperação com os Estados e as cidades. Dispondo, por essa forma, de abundantes recursos financeiros, e ainda ajudadas em tempo de crise pelo generoso tesouro nacional, não é de admirar que as cidades americanas tenham podido realizar milagres de progresso, e que o país esteja hoje dotado, em toda a sua extensão, de centros urbanos modernos, prósperos e aparelhados de todo o necessario a um padrão de vida civilizada.

Ante a admiravel situação de progresso e conforto das cidades dos Estados Unidos, não se póde deixar de ter na mais alta conta a capacidade de sua administração pública. Póde-se avaliar bem a complexidade do problema do tráfego numa cidade como New York, que cresceu cinco milhões em cinquenta annos e que, tendo sido traçada na época do *tilbury*, precisa atender hoje a um movimento de cerca de dois milhões de automoveis. Póde-se imaginar igualmente o que se exige de eficiencia e produtividade, numa cidade de quatro milhões, como Chicago, ou de meio milhão, como Cincinnati, em materia de urbanização, de educação popular, de prevenção e repressão criminal, de defesa sanitaria, de proteção contra incendios, de transportes e serviços de utilidades públicas em geral.

Evidentemente nada disso se obteria se a administração houvesse permanecido empírica e estacionaria na burocracia rotineira. A experiencia exigiu, para as grandes metrópoles como para as cidades médias, transformações radicais no modo de conduzir a aparelhagem do governo e de orientar o desenvolvimento urbano. Na parte propriamente administrativa o progresso se deve sobretudo ás reformas efetuadas no sentido da racionalização de processos, na integração de serviços dispersos, na instituição do funcionalismo de carreira, na adoção de métodos novos de aquisição de material e de controle financeiro.

Na parte propriamente técnica, grande parte do que se fez e do que se tornou possivel fazer deve-se levar á conta dos planos de urbanização e do systema de *zoning*. A instituição de planos sistematicos de remodelação e expansão das grandes cidades é facto relativamente recente na prática americana. Foi a cidade de Chicago que, com esse fim, creou a primeira comissão, em 1909. Os resultados desse exemplo foram tão surpreendentes que, até esta data, mais de mil entidades, entre cidades e *counties*, tiveram procedimento idêntico. As divisões por zonas, de acordo com a destinação industrial ou comercial, ainda é mais recente; sua introdução data de 1916, por iniciativa da cidade de New York. Os seus resultados práticos tambem não tardaram a impôr-se á consideração de todo o país; e, no decurso de quinze annos, já mais de oitocentas comunidades haviam adotado esse tipo de legislação.

Ao lado dessa racionalização de serviços e da planificação das obras urbanísticas, veem os municipios americanos de há muito se empenhando numa campanha de amplas proporções para a extinção de suas favelas. Esse problema já vinha sendo enfrentado, de forma sistematica, com os recursos financeiros dos governos locais e com a iniciativa de certo número de organizações filantrópicas. Em 1927, porém, o governo federal veio dar um impulso decisivo ao movimento, instituindo a *Federal Housing Authority*, aparelhada de largos recursos para financiar os projetos locais de casas populares e de extinção de *slums*. Sem embargo da magnitude do empreendimento (ha nos Estados Unidos cerca de dez milhões de casas consideradas *sub-standard* em relação ao nivel de vida do país) é possivel que dentro dos próximos dez annos o problema esteja praticamente solucionado.

Em nenhum outro país são os problemas de urbanismo encarados com maior interesse, ou com espírito público mais esclarecido. Em nenhum outro os seus principios serão talvez applicados com maior segurança, nem os seus resultados serão mais concretos e mais visiveis. A civilização industrial, em pouco mais de um século, transformou um país de pequenos núcleos rurais numa nação de imensas massas urbanas. A flexibilidade das instituições políticas permitiu que as cidades *yankees* aprendessem a dirigir-se por tal forma que, em algumas dezenas de annos, pudessem passar do regime de caos político e ineficiencia administrativa para uma era de governos decentes e de administrações dotadas de capacidade para os mais arrojados empreendimentos.

A civilização dos Estados Unidos tornou-se, assim, tipicamente urbana, porque é nas cidades que se concentram a grande maioria da nação, a maior parte da riqueza, o maior contingente de forças de produção econômica. O que ainda resta da vida rural tambem está passando por largas transformações, adaptando-se progressivamente a novas condições impostas pela influencia irresistivel das cidades.

Se Jefferson resuscitasse qualquer destes dias, ficaria sem duvida de coração cortado ao vêr quasi todo o povo empilhado na confusão dos arranha-céus e já não reconheceria, no proprio quadro rural, as paisagens de campo de sua amada Virginia. Todavia, resalvado o que lhe pudesse parecer escandaloso nos novos costumes, não lhe pareceria desagradavel viver na Richmond de hoje, ou mesmo na nova Babilonia que o major Laguardia governa. E, no intimo, elle sentir-se-ia orgulhoso de vêr como, com a construção de suas admiraveis cidades, os americanos realizaram uma das mais notaveis e mais arduas tarefas pacíficas de toda a historia.

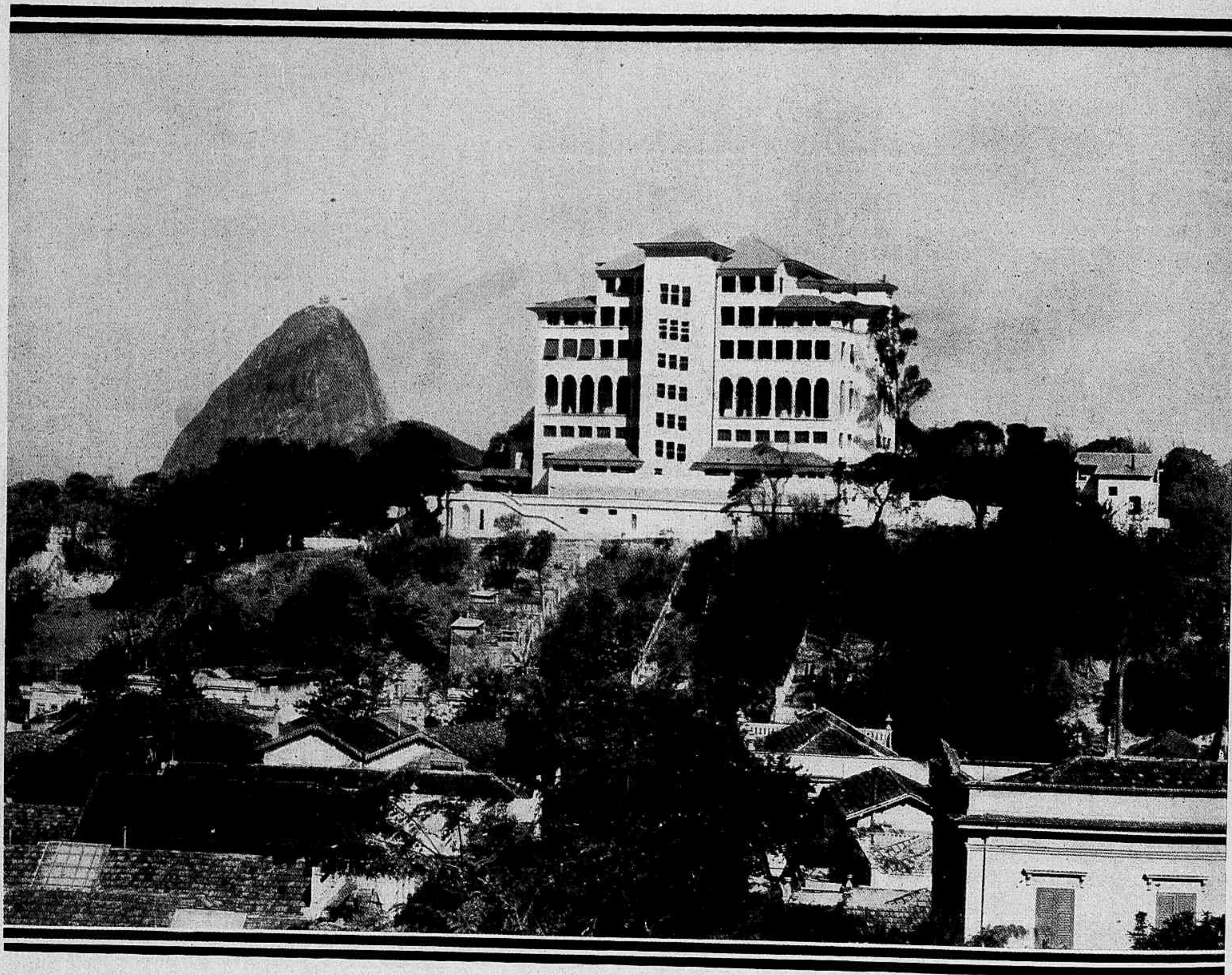
COMPANHIA CONSTRUCTORA PEDERNEIRAS S/A

AV. GRAÇA ARANHA n.º 26
RIO

ENGENHEIROS

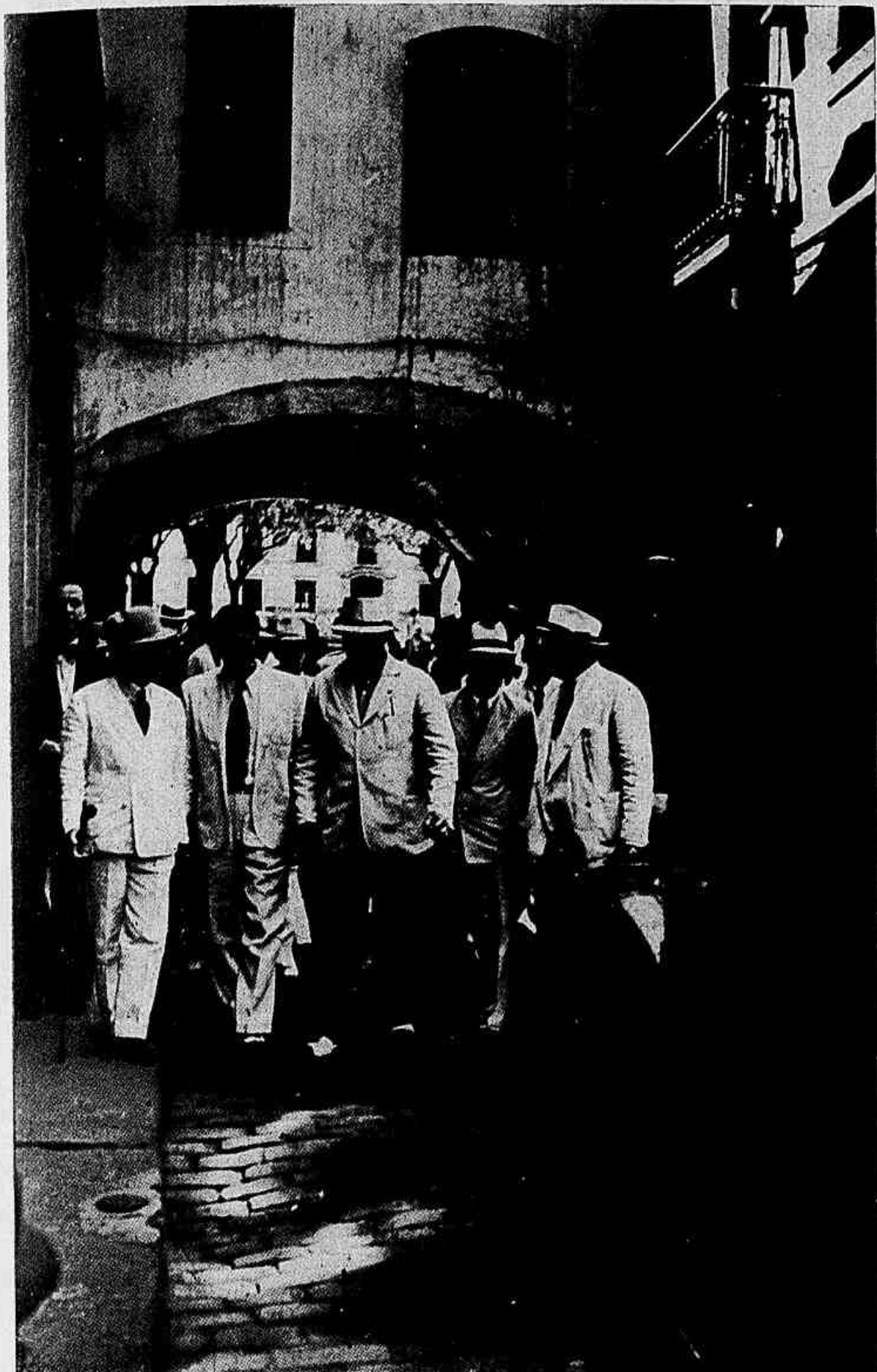
ARCHITECTOS

CONSTRUCTORES



EXTERNATO SACRE COEUR
RUA PINHEIRO MACHADO n.º 22

A photographia acima representa uma das muitas realizações da
Companhia Constructora Pederneiras S. A., no Rio de Janeiro.



O tradicional Arco do Teles—reliquia do Rio Antigo—que os congressistas visitaram.

Não será demais resaltar a oportunidade da reunião do 1.º Congresso Nacional de Urbanismo. A idéia surgiu, realmente, num momento bem próprio á objetivação de iniciativas dessa natureza, já que a remodelação e o embelezamento das capitais e cidades constituem a preocupação primordial dos administradores estaduais e mesmo do presidente Vargas. Ainda ha pouco, falavam os jornais da profunda transformação pela qual está passando a paisagem urbana de Porto Alegre, graças á esclarecida compreensão dos engenheiros e técnicos especialmente contratados pelo governo local para dar feição moderna e atraente á grande e tranquila cidade gaúcha.

Na America do Norte, esse mesmo problema preocupa sempre os poderes públicos, que, arregimentando especialistas e artesãos, remodelam com frequência o traçado da sua planta arquitetônica, podendo-se citar neste particular Chicago, em cujos limites urbanos procedeu a municipalidade de lá a ousados e grandiosos trabalhos de urbanização. Aqui mesmo no Rio já começam a se efetivar alguns importantes serviços de reforma, tendo-se em vista dar uma característica original ás construções e realizações da engenharia, emprestar uma certa personalidade á graciosa filha da Guanabara. Daí podermos calcular como não de ser benéficas as conclusões a que chegaram os membros do Congresso e como deverão ser proveitosos para a sua propria experiencia profissional os estudos que realizaram na semana dedicada á visitação do Rio de Janeiro, nos logares em que este documento a necessidade que possuímos de ganhar uma nova fisionomia de metrópole civilizada e á altura dos grandes centros mundiais.

Aliás, o proprio termo urbanismo tem a significação ampla e persuasiva de civilizar; não expressa unicamente o desvelo pela apparencia suntuosa das cidades sob o ponto de vista exterior e absolutamente estético. O urbanista é também um estudioso da higiene, dos problemas sociais do tempo, das causas económicas do século, da medicina e da política. Com êle deve colaborar a comunidade inteira, numa cooperação tanto mais acentuada quanto de mais relevancia fôr a sua tarefa. Os congressos se fazem necessários nesta altura, quando os engenheiros, dos de farto material, tem precisão de um convívio e de uma troca de experiencias com os seus colegas mais afastados.

O 1.º Congresso Brasileiro de Urbanismo, visando esse conagraçamento, auxilia os poderes publicos a colher soluções eficazes para as questões que se relacionam com a urbanização e aprimoramento das cidades. E em relação ao Rio muito pode fazer, no terreno mesmo em que a tradição deixou raízes centenarias, cultura-

AS RUAS CENTENARIAS DA CIDADE, OS PREDIOS VETUSTOS E AS VIELAS TORTUOSAS, QUE DATAM DE D. PEDRO II — URBANISMO E' CIVILIZAÇÃO — DA PRAÇA 15 A' LAPA DOS MERCADORES, NUM PASSEIO QUE RECORDA OS TEMPOS DO IMPERIO — ATRAVERSANDO BECOS ONDE OS ARRANHA-CE'OS SE DEFRONTAM COM CONSTRUÇÕES SECULARES...

das através de gerações inteiras, que não as sacrificaram diante do surto modernizador.

Visitando alguns pontos do Rio Antigo, conheceram os congressistas muitos desses trechos a que nos referimos e que são os ainda respeitadas nas obras de embelezamento da capital. Numerosa comitiva percorreu as ruas antigas, as vielas e os becos que desde os tempos da Menoridade de D. Pedro II existem no Rio, mesmo no Rio atual, quando os arranha-céus se aglomeram e se estendem assombrosamente no centro urbano. Os representantes estaduais, caminhando sobre pedras e paralelepípedos mal ajustados, observavam as construções velhíssimas, colhendo notas e trocando comentários técnicos sobre os predios vetustos que tinham deante de si, com datas bastante recuadas, da época em que a engenharia se empenhava em audacias e arrojos para levantar tais monumentos de granito. O antigo chafariz da Praça 15, os Correios e Telégrafos, as ruas 1.º de Março e Ouvidor, a Lapa dos Mercadores, o Arco do Teles, todas essas manifestações da arquitetura de há um século soffreram a olhada arguta dos congressistas, que alternavam as suas impressões em palavras de respeito pelos mestres de outras éras e em impressões risonhas sobre o paradoxo de taes edificios se situarem numa área onde, documentando a época, se agrupam os colossos de concreto armado.

Toda a excursão transcorreu num ambiente de cordialidade, aproveitando-se os presentes para acrescentar deante daquelle documentario o seu acervo cultural adquirido nas leituras e estudos já feitos sobre a arte arquitetônica do Brasil Antigo.

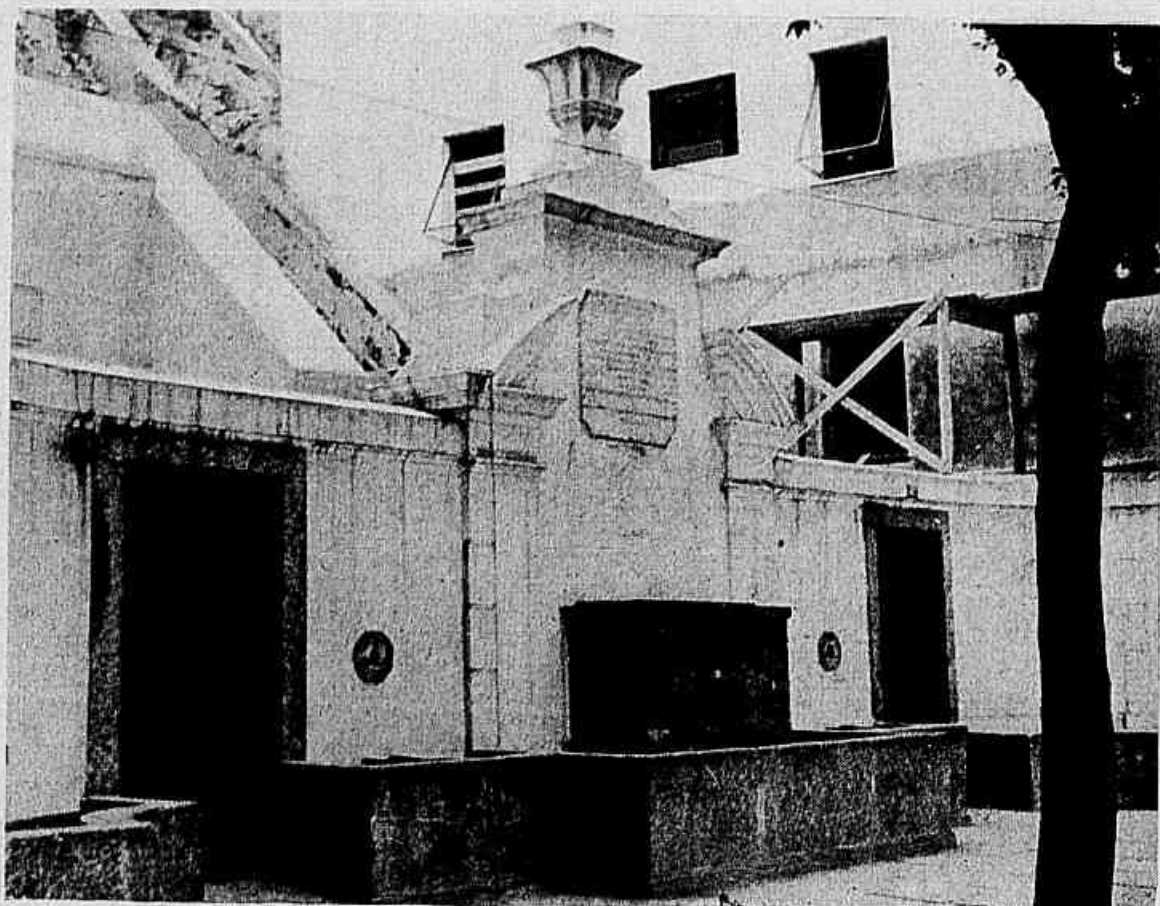
Em sessão plenaria do Congresso, apresentou o dr. Gama e Abreu, da Escola Politécnica da Baía, uma indicação digna de apreço sobre esse importante assunto. Não nos furtamos ao desejo de transcrevel-a, tal é a sua oportunidade:

ARQUITETURA E URBANISMO DO RIO ANTIGO

“As Municipalidades e os Poderes Publicos em geral se constituirão em defensores e conservadores dos monumentos e edificações, quer publicos, quer particulares, e de bairros tipicamente característicos de uma época, os quaes constituem o patrimonio histórico e artístico nacional, não podendo qualquer deles sofrer alterações, restaurações ou transplantações, quanto mais ser destruidos ou enterrados desde que tenham sido considerados pelos competentes como fazendo parte desse patrimonio. Em casos excepcionaes podem ser admitidas mudanças de local, desde que as autoridades no assunto (no caso, Institutos Históricos e Academias de Belas-Artes) se manifestem de acordo e as Comissões de Plano da Cidade o autorizem.”



Os congressistas, em visita á velha igreja da Lapa dos Mercadores.



O chafariz da Gloria, do tempo do Marquês do Lavradio, 3.º vice-rei.

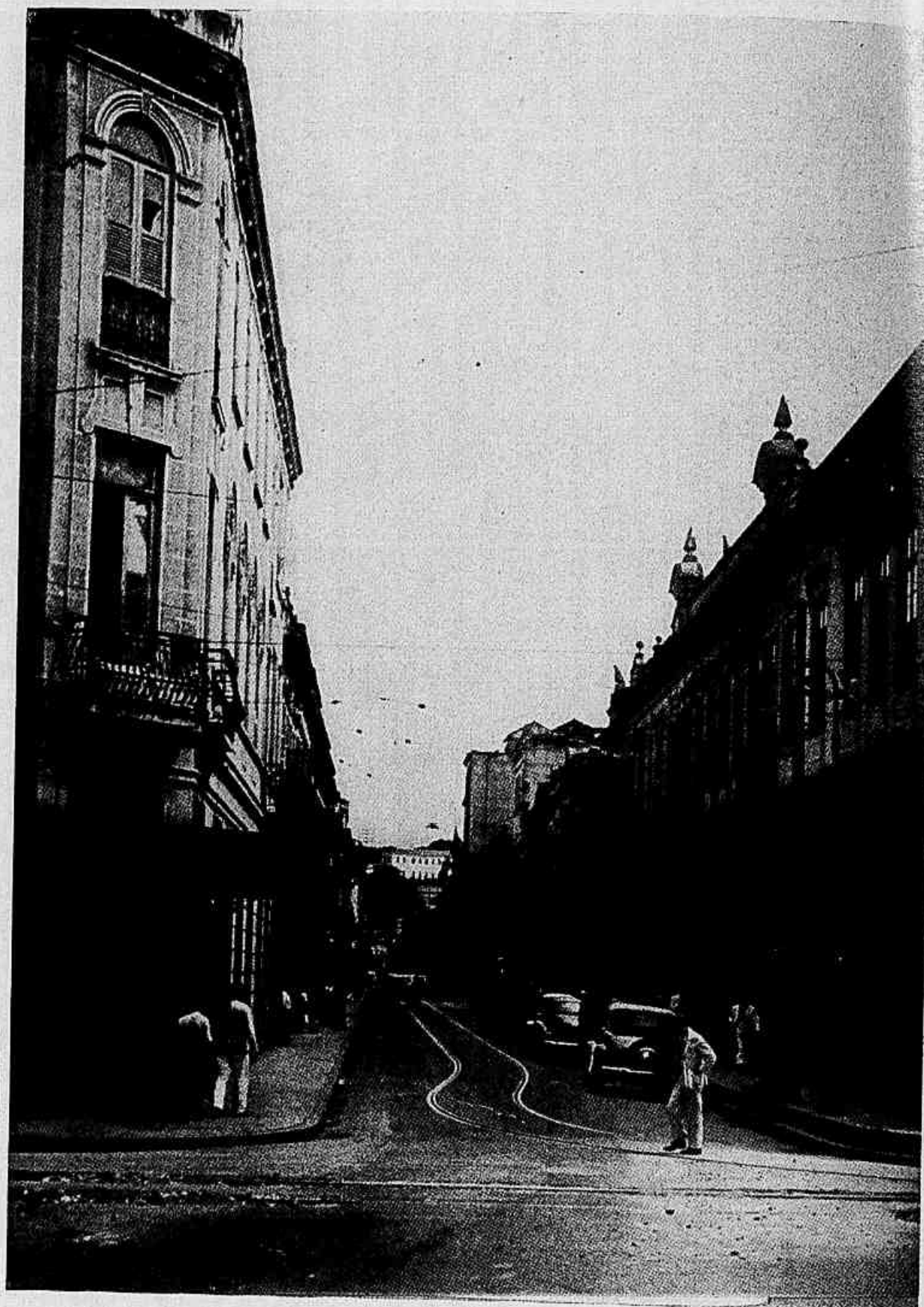
O período do vice-reinado no Rio de Janeiro estendeu-se por cerca de quarenta e cinco annos, de 1763, quando a capital foi transferida da Baía para as margens da Guanabara, a 1808, quando chegou ao Brasil a Família Real de Portugal.

Nesse período de quasi meio século, os sete vice-reis que houve nem fizeram muito nem fizeram pouco pelo desenvolvimento do Rio de Janeiro. Uns por outros, talvez tivessem feito o possível.

O 1.º vice-rei, D. Antonio Alvaro da Cunha, Conde da Cunha (1763-1767), deixou vestígios do seu governo. Foi elle quem abriu a actual rua da Carioca, primitivamente do Piolho, alargada nos nossos dias pelo grande preleito Pereira Passos. Foi elle quem abriu caminho para a lagôa da Sentinella, tendo o logradouro, que é a rua Frei Caneca de hoje, recebido o nome de rua do Conde da Cunha, ou do Conde, *toul court*, depois crismada por Conde d'Eu.

Do 2.º vice-rei, D. Antonio Rolim de Moura, Conde de Azambuja (1767-1769), não recorda a historia da cidade beneficios de ordem urbanística.

O 3.º, D. Luiz de Almeida Portugal Soares Alarcão Eça Mello Silva Mascarenhas, Marquês do Lavradio (1769-1779), deixou traços fortes dos seus dez annos de administração, notadamente quanto ao saneamento, porque muito se preocupou com o aterro de pântanos e lagôas. Deve-se-lhe a rua que ainda hoje recorda o seu



A rua do Rezende, aberta pelo 5.º vice-rei.



Unica organização genui-
namente brasileira espe-
cializada em elevadores
de alta classe.



PIRIE, VILLARES & COMP. LTDA.

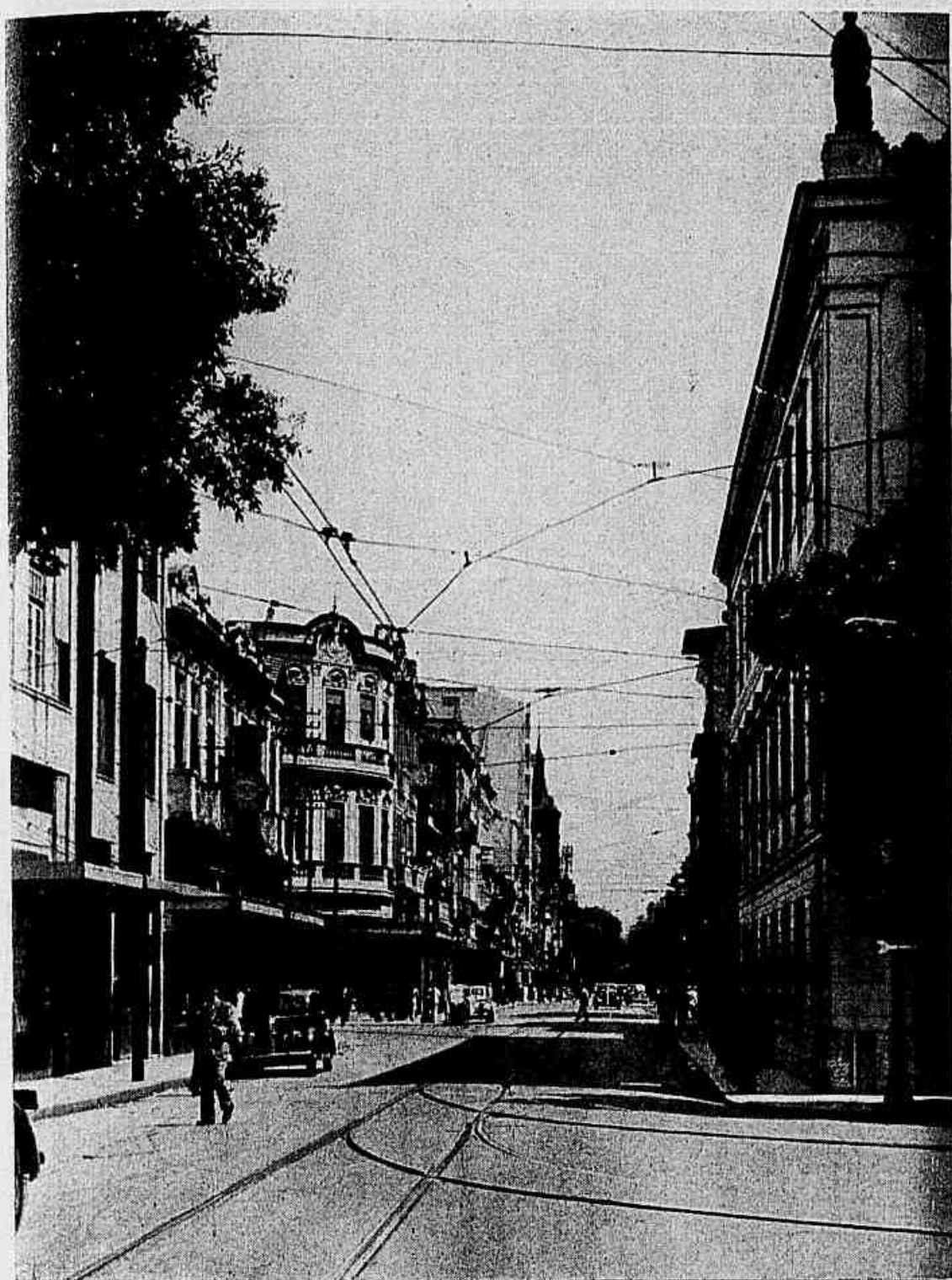
OS VICE-REIS E O

título nobiliarchico — do Lavradio — mercê da qual estabeleceu a comunicação que faltava entre o Caminho de Mata-Cavalos e a rua aberta pelo Conde da Cunha. Dele é o chafariz que ainda hoje se vê na Gloria, reformado pelo prefeito Passos, assim como foram muitos outros que não mais existem. O Marquês do Lavradio foi tambem o creador do Teatro da Opera dos Vivos.

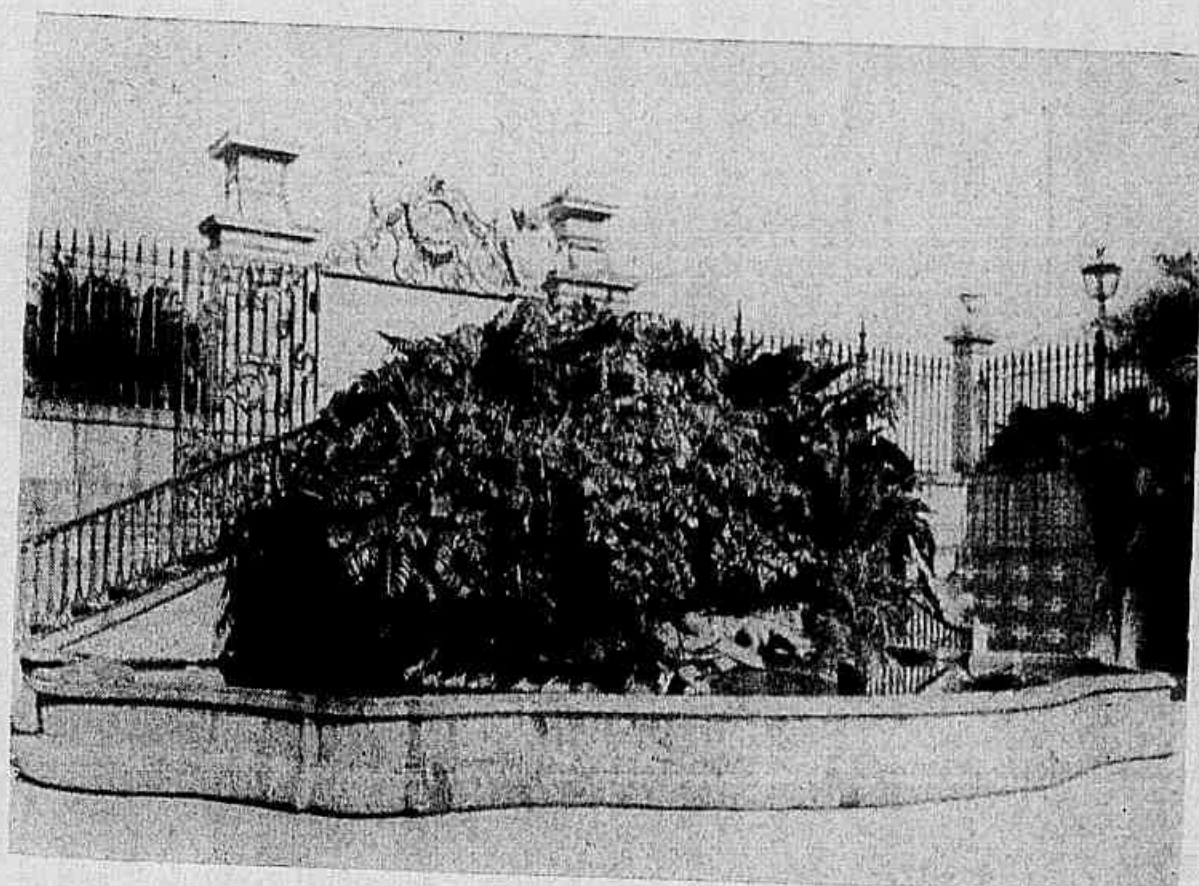
D. Luiz de Vasconcelos e Souza, 4.º vice-rei (1779-1790), caracterizou seu governo por muitas realizações. E' a elle que se deve o alargamento da Praça do Carmo — actual Praça 15 de Novembro — na qual mudou de logar o chafariz de Gomes Freire de Andrade, inaugurado, ao que se diz, no exato local onde se vê hoje a estatua de Osorio, e transportado para o sitio onde hoje está, que então marcava o limite das aguas da baía.



A rua do Lavradio, aberta em fins do século XVIII pelo 3.º vice-rei, Marquês do Lavradio.



Rua Visconde do Rio Branco, aberta pelo Conde da Cunha, e que teve inicialmente o nome desse 1.º vice-rei



A Fonte dos Jacarés, no Passeio Público, obra de Mestre Valentim, ao tempo de D. Luiz de Vasconcelos.

depois e ainda hoje conhecida como das Marrecas, após haver sido, em período intercorrente, chamada efemeramente Barão do Ladário.

D. Luiz de Vasconcelos foi sucedido por D. José Luiz de Castro, Conde de Rezende (1790-1801) 5.º vice-rei. Saneando a cidade e melhorando sua iluminação, é devido a ele o aterro e nivelamento do velho Campo da Lampadosa, do qual existe hoje apenas a Praça Tiradentes, que foi de início Largo do Rocio. Foi o Conde de Rezende o continuador do cáis do Palácio, ideado por D. Luiz de Vasconcelos, pela praia de D. Manoel. O calçamento da rua Sete de Setembro, então do Cano, foi obra sua. E duas ruas da cidade lhe são devidas: a dos Invalidos e a do Rezende, que evoca o seu título nobiliárquico. A dos Inválidos — de nome sugerido por um asilo de militares — teve por pouco tempo, nos nossos dias, o nome de Menezes Vieira; a do Rezende, ao que parece, timbrou em conservar, sem solução de continuidade, o nome de seu realizador.

Tinha a cidade, então, pouco menos de 44.000 habitantes.

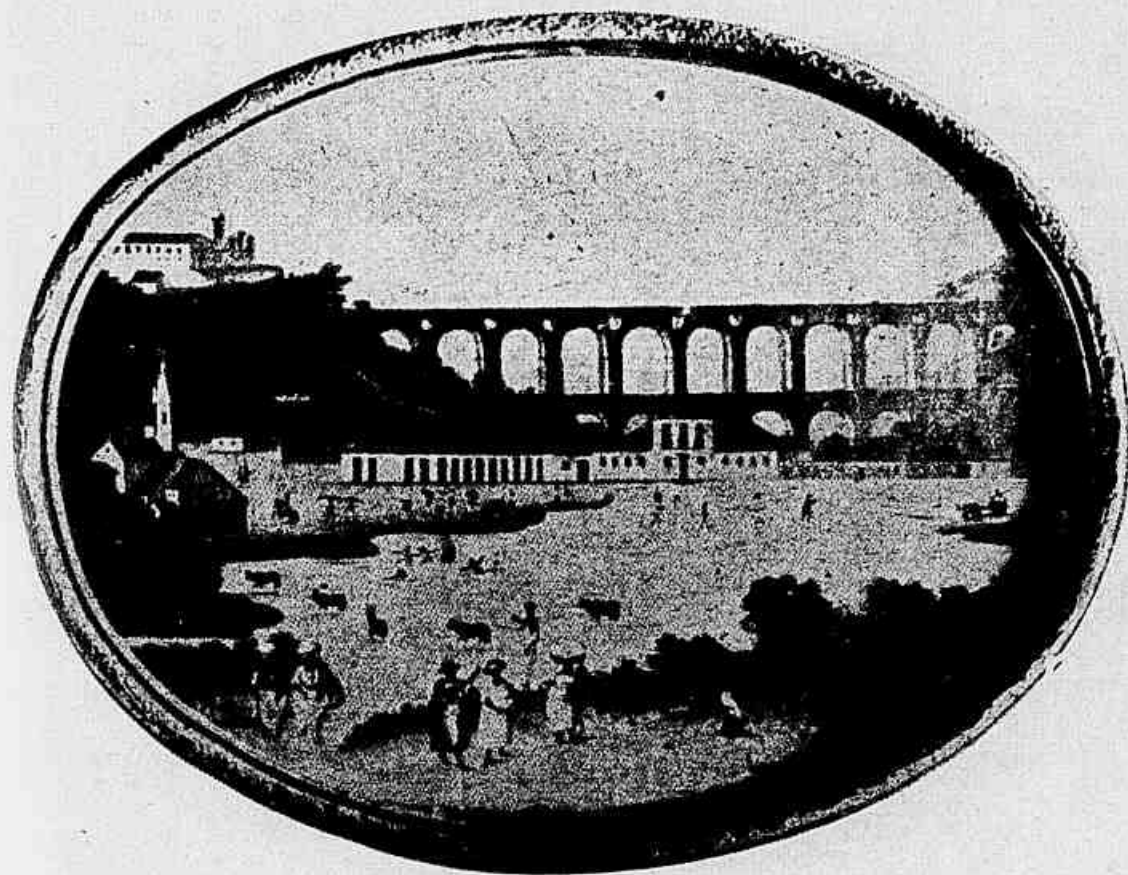
Os dois vice-reis que se lhe seguiram, D. Fernando José de Portugal (1801-1806) e D. Marcos de Noronha e Brito, Conde dos Arcos (1806-1808), não deixaram traços na fisionomia da cidade.

Força é confessar, entretanto, que a despeito de tudo o que foi feito até então o Rio de Janeiro continuava a ser uma cidade atrasada, quasi sem conforto, crivada de becos, sem luz capaz, sem transportes dignos desse nome, á espera ainda da fase evolutiva que muito ainda tardaria.

RIO DE JANEIRO

D. Luiz de Vasconcelos pôde ser considerado o precursor da nossa linda Avenida Beira-Mar, com o início que teve, no seu governo, um logradouro á beira da Guanabara, para ligar o Pharoux á Gloria.

Foi ele quem procedeu ao arrazamento do Morro das Mangueiras, aba do morro do Desterro (Santa Tereza) que existiu no local onde hoje corre a rua Visconde de Maranguape, primitivamente das Mangueiras. Com o desmonte desse cômo-ro, procedeu ao aterro da lagôa do Boqueirão, sobre a qual, com Mestre Valentim, fez nascer o Passeio Público, varias vezes transformado mas ainda existente, como um atestado vivo do senso artistico do 4.º vice-rei. Foi ele quem, em 1785, deu á cidade esse seu primeiro jardim, apresentando a primeira manifestação concreta de urbanismo, talvez embora inconcientemente. Dele é tambem a rua que cai perpendicularmente sobre o Passeio Público, chamada então das Belas Noites,



A lagôa do Boqueirão — local do atual largo da Lapa e Passeio Público — a qual foi mandada aterrar pelo vice-rei D. Luiz de Vasconcelos.

(Foto do Museu Histórico).



EDIFICIO PAN-AMERICA

Avenida Calógeras, 6

CONSTRUIDO POR

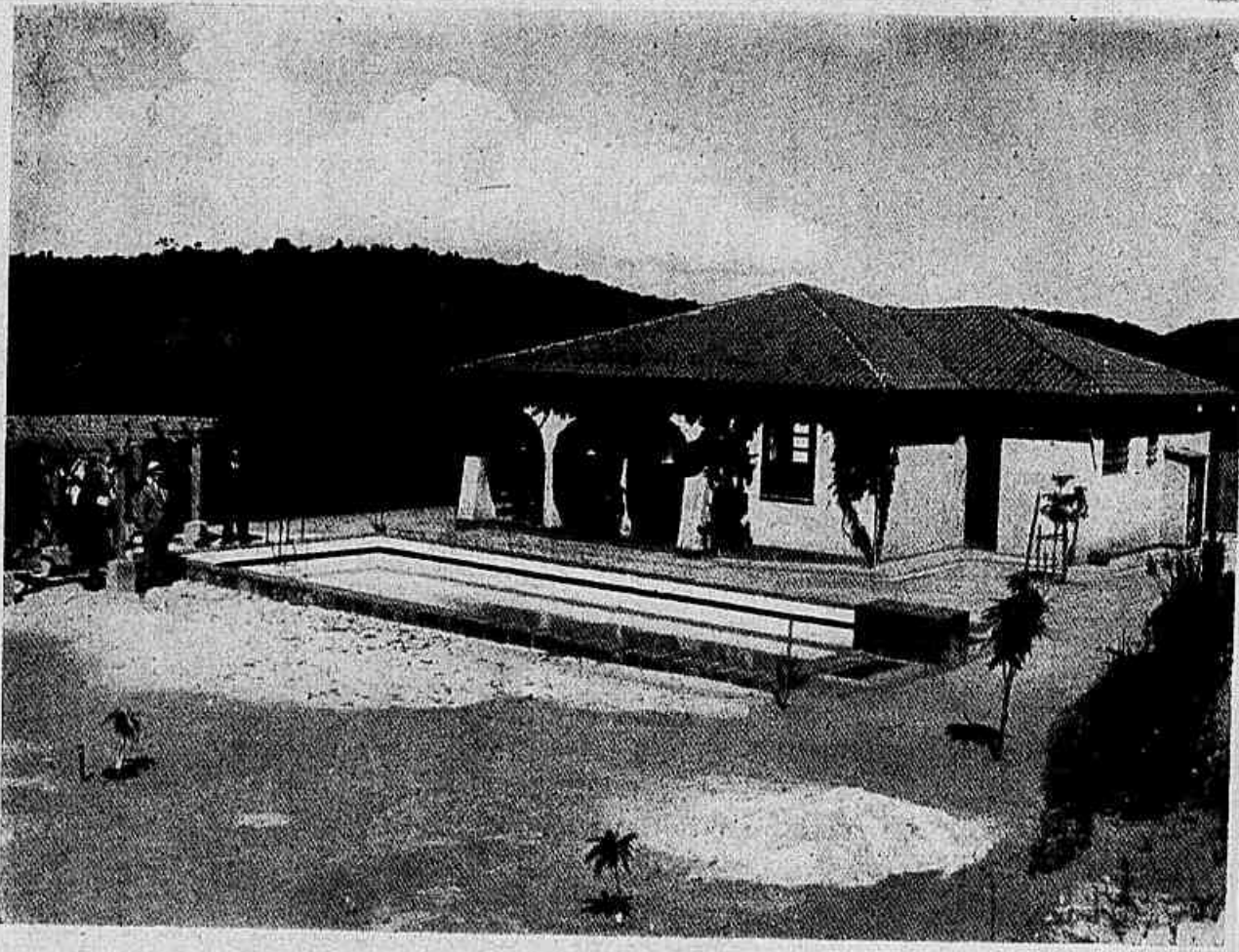
ALFREDO BAUMANN

Engenheiro Civil

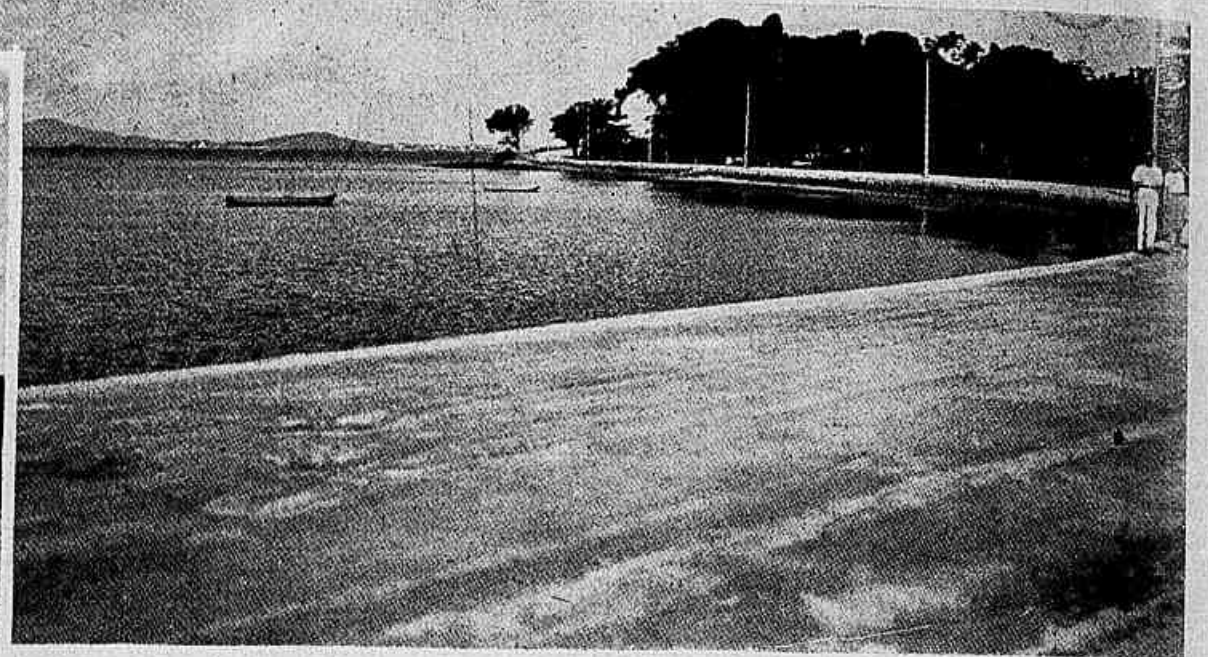
Edificio Castello - 1.º andar - Salas 114-117 ♦ Rio

JARDIM CARIOCA

ILHA DO GOVERNADOR



Modelar casa de campo recentemente construída á rua 8, n.º 340, vendo-se ao lado sua esplendida piscina.



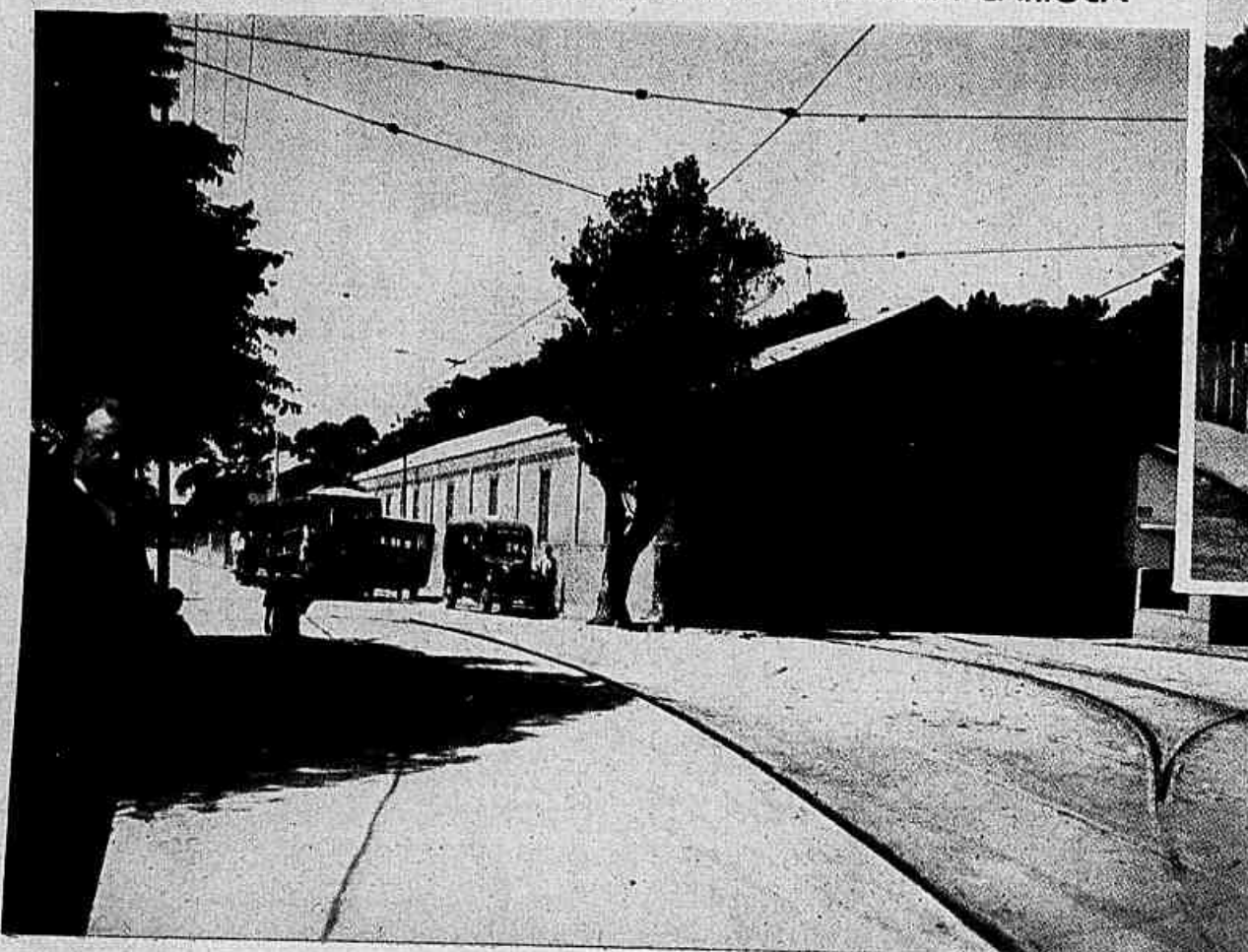
As praias do JARDIM CARIOCA são as mais bellas da Ilha do Governador.



JARDIM CARIOCA — Uma das suas deslumbrantes vistas panorâmicas.
Em baixo: Estação da Cia. de Bondes localisada dentro do JARDIM CARIOCA



Linda vivenda construída ao sabor colonial, no JARDIM CARIOCA.



Palacete construído á rua Cléto Campello, no JARDIM CARIOCA.

Os melhores terrenos do Rio, com todos os melhoramentos, desde 6 contos de réis, a longo prazo, sem juros e com direito a Sorteios de Quitação!

♦ Mais de 3.000 lotes já foram vendidos em pouco tempo! ♦ No JARDIM CARIOCA, estão construindo dia a dia, mez a mez, anno a anno! — Uma casa por dia! Trinta casas por mez! 365 casas por anno! ♦ Valorise o seu dinheiro! Compre por cobre o que vale ouro e durma tranquillo sobre o seu Thesouro! ♦ Peçam prospectos e informações a JARDIM CARIOCA, á Av. Rio Branco, 142 - 3.º andar. — Fones: 42-3812 e 42-3554 — Rio de Janeiro. (Inscriptos e legalizados sob o n.º 1 no 7.º Of. de Imóveis).

Acontecimentos dos dias 24 e 25



Um aspecto do almoço oferecido aos congressistas quando se efetuou a visita ao Jardim Carioca e à Vila Waldemar Falcão, na ilha do Governador.



Graciosas participantes da visita às construções do Jardim Carioca e à Vila Waldemar Falcão, na ilha do Governador.



O dr. Lincoln Continentino discursando, em nome dos congressistas, no almoço que a Vila Kosmos ofereceu aos visitantes.



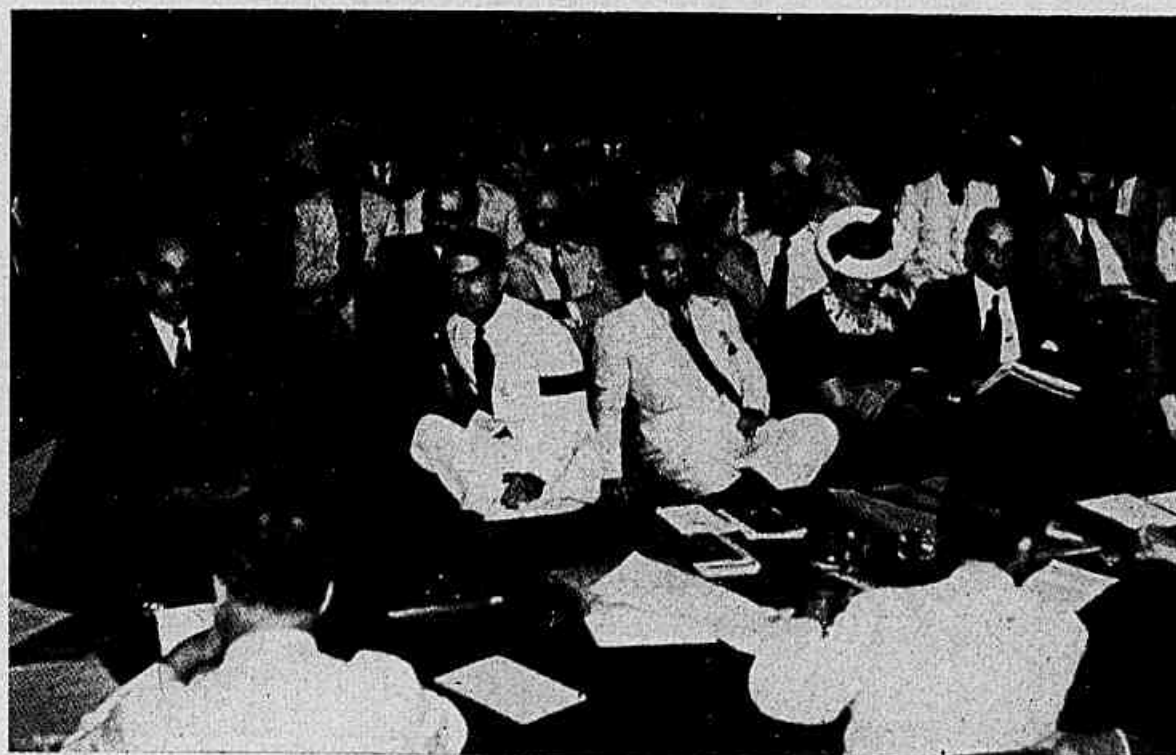
Os visitantes chegam à Vila Kosmos, para observar o andamento das construções dessa curiosa cidade toda traçada sob as lições do urbanismo moderno.



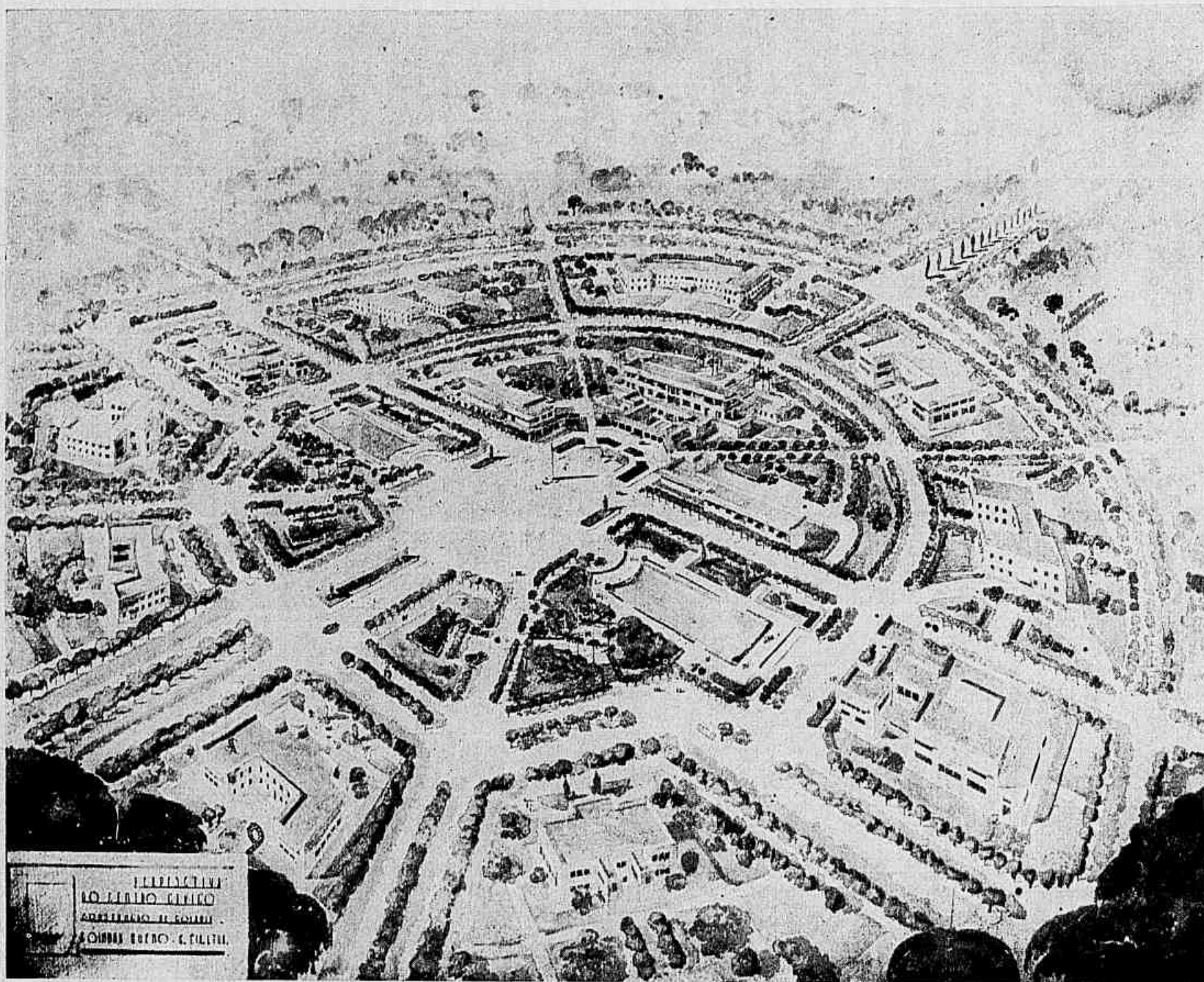
O dr. Alberto Pires Amarante proferindo a sua palestra sobre os "Esgotos e Saneamento do Rio de Janeiro" na A. B. I.



A mesa que dirigiu os trabalhos da 1.ª sessão plenária, no dia 25 de Janeiro: Drs. Sampaio Corrêa, Baptista de Oliveira e Luiz Rodolpho.



O auditorio que presenciou e interveio nos debates da 1.ª sessão plenária do Congresso Brasileiro de Urbanismo.



Perspectiva do centro cívico de Goiânia, cuja construção vai bastante adiantada.

Goiânia

A pedra fundamental da nova capital de Goiás foi lançada em 24 de Outubro de 1933. A instalação do Município e Comarca de Goiânia data de 20 de Novembro de 1935, tendo sido a cidade — a mais nova do Brasil — fundada pelo Interventor dr. Pedro Ludovico Teixeira.

Possue a cidade serviço de electricidade e tem um sistema provisório de abastecimento de agua, estando em execução o definitivo, nos setores Central e Norte, do Governo do Estado. O serviço de esgotos é feito com fossas do melhor tipo.

Acha-se em construção a estrada de ferro que ligará a capital a Anápolis, no mesmo Estado. Possui vasta rede rodoviária, com irradiação para todos os pontos. Há várias linhas de ônibus na cidade, em funcionamento desde a instalação do governo do Estado. Goiânia conta também com uma linha regular de aviões, ligando-a a São Paulo uma vez por semana, além do Correio Aéreo Militar, que faz as ligações com o Rio de Janeiro e Belém do Pará. A cidade possui serviço telefônico em fase de instalação e montagem.

A vida da cidade pode ser dividida em tres períodos principais: anterior á mudança, da mudança e posterior á mudança.

I — *ANTERIOR á mudança*: A evolução histórica da idéia da mudança nasceu como consequência da modificação da economia da população, que da exploração do ouro passou para as atividades agrícolas. A velha capital foi fundada por Bartolomeu Bueno e desenvolveu-se graças á exploração dos aluviões auríferos da zona; quando a economia do país deixou a exploração do ouro para se fixar na agricultura, houve o êxodo de grande parte da população para as férteis zonas do sul do Estado, que passaram a se desenvolver. A velha cidade ficou, assim, incrustada na Serra Dourada, afastada, longe dos centros econômico-demográficos do Estado.

A revolução de 1930 abalou a situação que até então dominava politicamente o Estado, composta de habitantes da velha cidade e que sufocava todos os impulsos de mudança. Em 1930 essa situação foi substituída por administradores recrutados entre os antigos elementos oposicionistas, em geral filhos das zonas do Sul, chefiados pelo Interventor Pedro Ludovico e imbuídos das idéas de mudança.

II — *DA MUDANÇA*: Este período compreende:

1) *Primeiros atos oficiais*: O Interventor Pedro Ludovico, por decreto de 20 de Dezembro de 1932, nomeou a comissão para escolha do local da nova cidade. Por decreto de 18 de Maio de 1933 o Interventor homologou, de acôrdo com o parecer do urbanista dr. Armando de Godoy, a escolha, feita pela comissão, do atual local.

2) *Estudos preliminares de urbanização*: Por decreto de 6 de Julho de 1933, o Interventor confiou ao urbanista Atílio Corrêa de Lima o projeto da futura capital.

3) *Início dos serviços*: Foram feitos os ante-projetos preliminares pelo dr. Atílio Corrêa Lima, que os apresentou ao Governo a 13 de Dezembro de 1933 e iniciadas as primeiras construções (Palácio do Governo, casas-tipo, etc.). Em 4 de Dezembro de 1934, foram as obras confiadas aos engenheiros Coimbra Bueno, que as dirigiram até a fase final da mudança, com a instalação do Governo do Estado em Goiânia.

4) *Reação antimudancista*: Com o perigo do constitucional de 1936, grande oposição política se levantou contra a nova capital, cuja realização periclitou na incerteza. Dessa incerteza resultou atraso nas obras e o desenvolvimento inicial do subúrbio de Campinas, mais acentuado do que o do próprio Setor Central da cidade.

Campinas era um antigo arraial, que já existia de longa data. Os pequenos comerciantes, artífices, especuladores, enfim toda a gente que era atraída pela cidade em formação raciocinava que era mais prudente fixar-se no pequeno arraial, que continuaria sempre uma cidadezinha, do que se arriscar a instalar-se na própria cidade, cujo destino parecia incerto. Disso resultou que Campinas teve sua população decuplicada em poucos anos, sendo depois incorporada a Goiânia e urbanizada como um setor da cidade. Ainda hoje, constitui o bairro mais populoso, de vida comercial intensa. Em Goiânia já se constrói, em média, uma casa por dia.

III — *POSTERIOR á mudança*: Consolidada a posição do Interventor Pedro Ludovico em 1937, foi ultimada a mudança de todo o governo.

Desde a instalação do Município é Prefeito da cidade o prof. Venerando Freitas Borges e Interventor do Estado o dr. Pedro Ludovico Teixeira (desde 1930).

Como principais técnicos que intervieram em Goiânia destacamos: dr. Armando Augusto de Godoy, que orientou a escolha do local juntamente com uma comissão instalada em 3 de Janeiro de 1933; dr. Atílio Corrêa Lima, que fez os ante-projetos dos Setores Central e Norte, e iniciou as obras.

Depois de rescindido o contrato do dr. Corrêa Lima, foram os serviços técnicos de projeto e execução confiados aos engenheiros Jerônimo e Abelardo Coimbra Bueno, até a instalação definitiva do Governo Estadual, em fins de 1938, quando entregaram todo o serviço.

A cidade vai obedecendo a um plano completo de urbanização, que vem sendo executado sistematicamente.

CASA

DOMINGOS JOAQUIM DA SILVA
S. A.

Madeiras e Materiais de Construção
Ladrilhos e Azulejos
Lousas Sanitarias
Pavimentações
Esquadrias
Persianas
Cimentos
Masonite
Arame
Feros

SEDE E ESCRITORIOS
Av. Almirante Barroso, 90-90 A
Tel. 42-4116

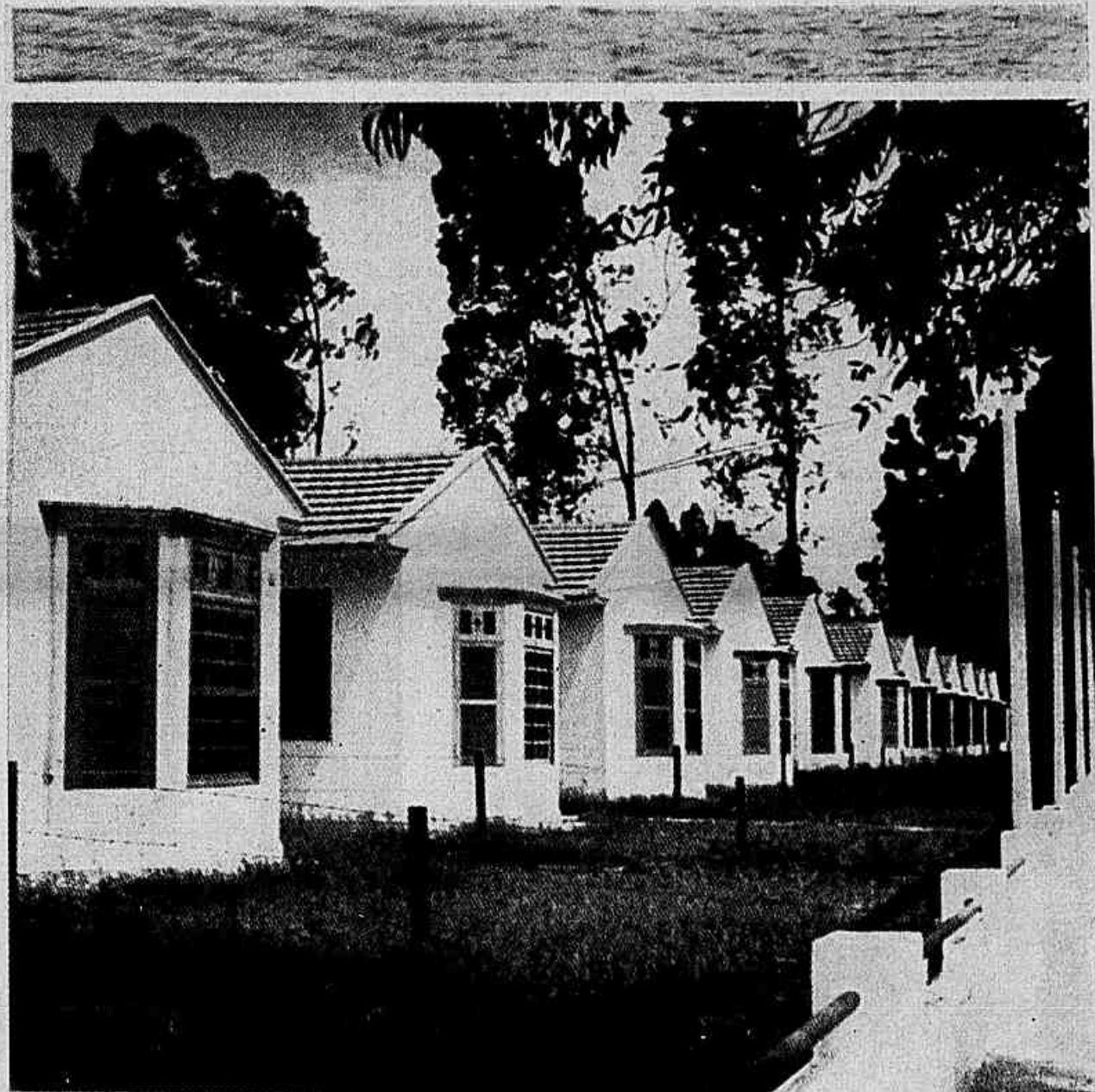
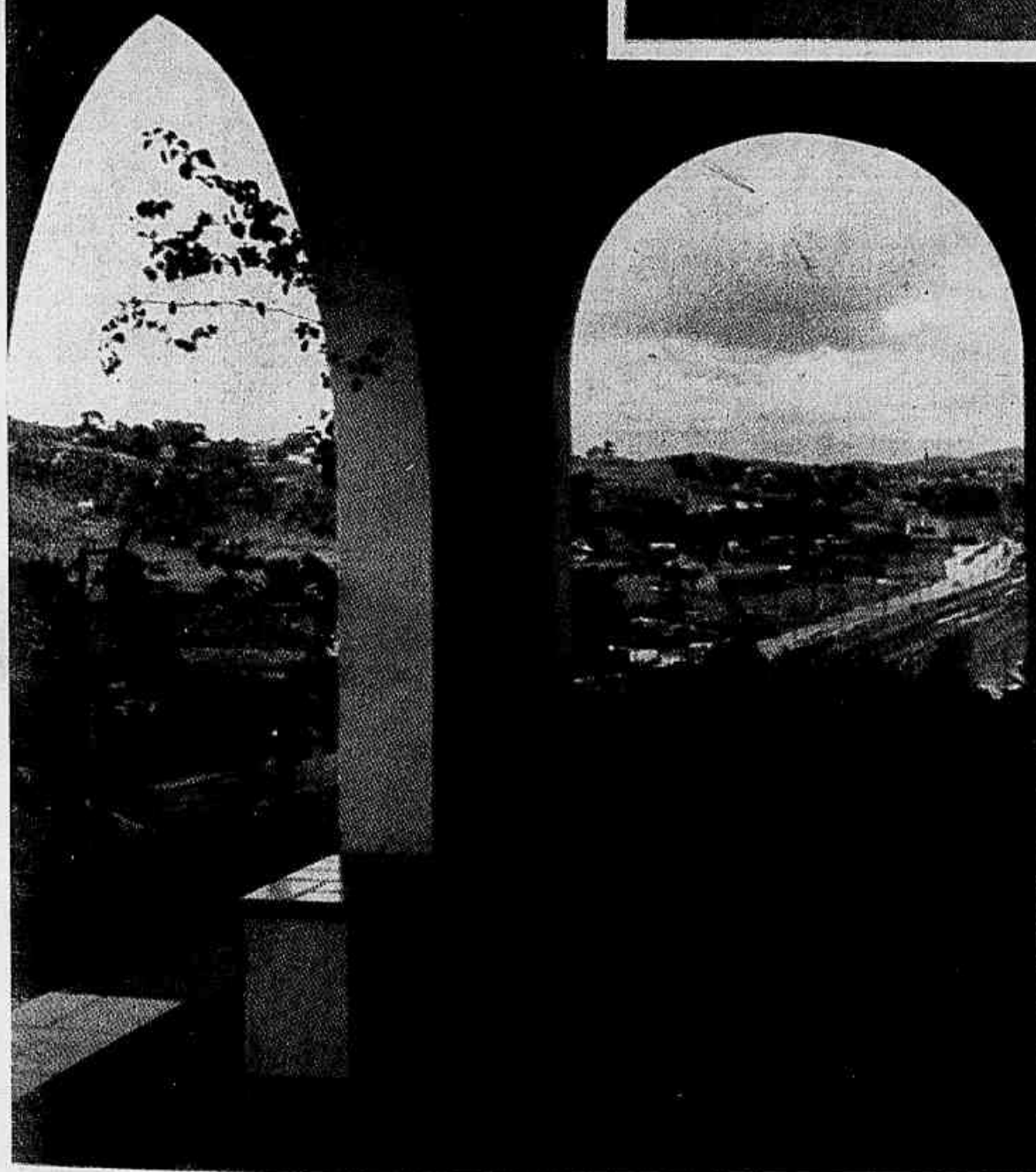
FILIAL
Rua Aristides Caire, 119
Meier
Tel. 29-2670

FABRICAS
Praça Padre Séve, 22
S. Cristóvão
Tel. 28-0025

ENTRE as inúmeras visitas feitas no Rio de Janeiro pelos Membros do 1.º Congresso de Urbanismo às mais variadas obras e empreendimentos públicos e particulares, uma das que mais funda impressão deixaram a todos quantos a realizaram foi a efetuada á modelar cidade-jardim construída em Braz de Pina pela Companhia Imobiliária Kosmos.

Como empreendimento particular é difícil citar-se outro de maior alcance social, no seu duplo aspecto higiênico e econômico.

A Companhia Kosmos soube sanear modeladamente uma vasta zona do subúrbio leopoldinense, abrindo, calçando e arborizando magníficas avenidas, ruas e praças, criando excelentes bosques de eucaliptos dentro de quarteirões de prédios, construindo um enorme canal de cimento armado, colector de todas as águas de uma grande planície, e edifi-



cando prédios que, apesar do seu modesto custo, são maravilhas de conforto e bem-estar para os menos favorecidos da fortuna.

Centenas e centenas de prédios se erguem pela bella cidade-jardim, com suas fachadas alegres e felizes, com a creançada sadia e forte a brincar pelos gramados, sob a sombra de arvôres ornamentais e floridas, desde o ipê e a sibipiruna, ao bugainville solferino, vermelho e branco.

As cercas vivas delimitam os terrenos sem o tom agressivo dos muros. Tudo, enfim, traduz bem-estar e felicidade ao alcance do pequeno funcionario, do modesto comerciante, do bancario ou do industrial.

Aliás, diversos Institutos, taes como o dos Industriarios, dos Comerciantes, as Caixas da Leopoldina, da Light, da Telefônica, etc., têm adquirido para seus associados muitas dezenas desses excelentes prédios construídos pela Companhia.

Uma obra da relevancia da que construiu a Kosmos é digna de applausos pela sua alta expressão social, pondo a casa propria ao alcance de todos. É uma obra eminentemente social e patriótica, merecedora do apoio e do estímulo geraes.



Esta é uma das muitas ladeiras que principiam nas ruas Sacadura Cabral e Livramento. Lembra os pedregosos aclives do Rio no tempo de Pereira Passos, com as suas habitações arcaicas e a sua gente pobre e operária. Aqui, como em outros trechos da cidade, os anos e a civilização pouco atuaram. Quasi nada mudou...

Onde o Rio não mudou...

Por R. Magalhães Junior

A PICARETA renovadora de Passos e de Frontin abriu as primeiras mossas no velho Rio de Janeiro, que Barata Ribeiro já andara tentando concertar, com a demolição dos "cortiços", verdadeiras chagas no conjunto urbano, favelas localizadas cá embaixo, no meio dos bairros centrais... A Avenida Rio Branco foi a primeira grande incisão, a mais importante de todas, que os mestres da cirurgia plástica deram na fisionomia da cidade, afim de remogal-a e embelezal-a, como se fazia mistér. Enquanto Frontin se incumbia disso, Passos por outro lado dava-lhe o seu concurso, rasgando e alargando novas vias, descongestionando estreitas e tortuosas artérias, que davam uma sensação de angústia ao carioca. Construída sem plano prévio, a cidade nascera aleijada, cheia de becos e travessas apertadíssimas, aos zigzags, reflectindo a desorientação dos primeiros povoadores, que tão mal aproveitaram as condições especiais do terreno. Peor no entanto já fôra, antes de ser aterrada a grande lagôa da Lapa e de ser aberto o canal do Mangue pelos engenheiros que o barão de Mauá contratara. Entretanto, o grande impulso urbanístico que sacudiu a cidade foi o do início deste século, o mais difícil, por ser o primeiro realizado em tão amplas proporções, e que, por isso mesmo, encontrou oposições injustas, quasi inacreditáveis, hoje, com repercussão em certos órgãos da imprensa, que condenavam a ação de "demolir", porque isso significava "gastar", sem notar que também tinha o sentido de "construir"... A abertura da Avenida deu lucro inestimável à Municipalidade, a co-



Um aspecto da rua do Livramento ainda ornada de velhos casarões que assistiram ao nascer do século.

meçar pela valorização dos terrenos que a ladeavam e pelo intenso surto predial que desencadeou. Era um exemplo que ficava... Mas de que valeu esse exemplo? De coisa nenhuma, pois, quando se tratou de demolir o morro do Castelo, que era uma verruga monstruosa no rosto da cidade, em contraste com as linhas modernas da Avenida, se levantou outra vez a grita de certa parte da imprensa, que falava grosso em nome do tradicionalismo, que era preciso respeitar, pois aquele morro era um monumento histórico da nacionalidade... Anatole France dizia que a tradição é a grande inimiga do progresso humano. Sustentava que o tradicionalismo é, quase sempre, a conservação do mofo... Mas, sem adotarmos o radicalismo dessa opinião ilustre, acreditamos que devia haver um limite para essas exaltações. O prefeito Carlos Sampaio, desmontando o Morro do Castelo, prestou outro assinalado serviço à estética urbana, mau grado as incompreensões da época, nascidas, sobretudo, da imprensa de oposição no seu modo vesgo e estreito de apreciar os fatos. Foi outra grande etapa vencida. Agora, os planos de melhoramentos urbanos que o prefeito Henrique Dodsworth vai realizar mostram que o esforço de Passos, de Frontin e de Carlos Sampaio vai ter uma linha de continuidade. O que a cidade vai lucrar com a demolição do Morro de Santo Antonio, terminada a velhíssima pendência que já havia dado tanto assunto a Vieira Fazenda, e com a abertura da nova avenida, a Avenida Getúlio Vargas, salta aos olhos de qualquer pessoa, mesmo que esta não possua conhecimentos

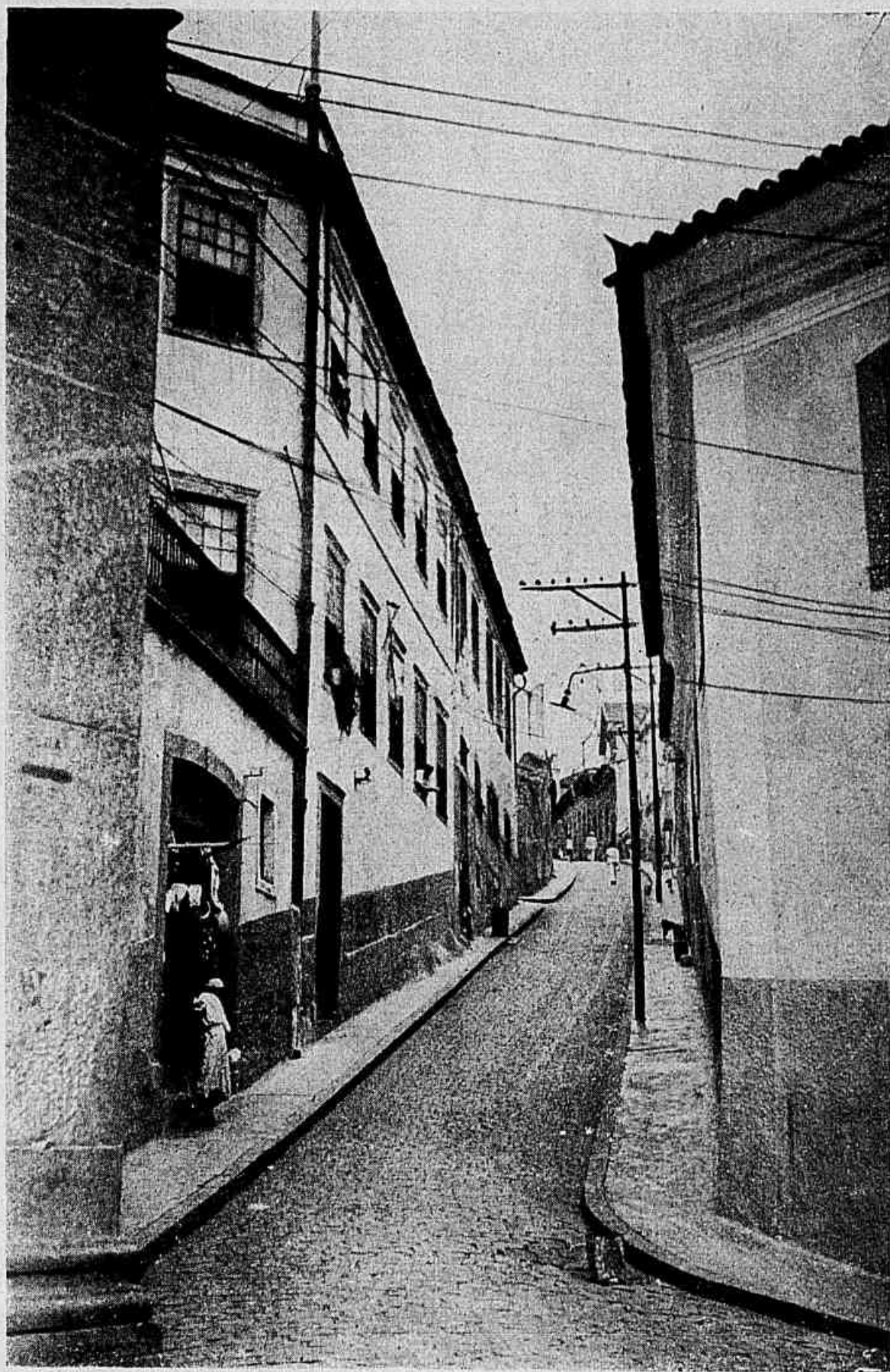


Tipo original de habitação muito vulgar há quarenta anos na Cidade Maravilhosa, e que nos dias que correm ainda é encontrado em certos bairros e mesmo no centro urbano.



A rua do Livramento guarda hoje as mesmas feições das ruas do Rio antigo. O progresso arquitetônico não alterou as suas linhas tradicionais. As construções em estilo velho português, lisas e de varandas restritas, com os mirantes aflorando do teto, situariam essa via pública (não fossem os automóveis junto da calçada) nos tempos atrasados de 1902...

especializados sobre o assunto. A mole de arranha-céus da Esplanada do Castelo forçosamente se distenderá em seguida, para o lado da Lapa, sobre o terreno aplainado que resultará do desmonte daquele outeiro. Será mais um passo para a remodelação do centro da cidade, e as próprias ruas adjacentes — a da Carioca, Invalidos e outras — serão sem dúvida atingidas pela influência das novas construções na área vizinha e se reformarão também, pela iniciativa particular. A nova Avenida, rasgando uma incisão, no velho bairro comercial, o bairro das ruas de nomes pitorescos e ridículos de outrora — da Vala, das Violas, do Piolho, do Sabão etc. — vai forçar também uma reforma radical nas ruas próximas, paralelas e transversais. Porque, ou estas se reformam, para subir de valor, ou perdem a sua importância comercial, desmerecem, ficam relegadas a plano inferior. Uma revolução, que começou no tempo de Passos e Frontin, abalará agora, com a sua continuação, o centro urbano do Rio. Neste centro, o Rio antigo está prestes a desaparecer de todo. A velha cidade que conheceu o regime imperial não existirá mais aqui. Há, porém, um recanto onde o Rio não mudou. Onde o Rio conserva a sua fisionomia vetusta, os traços de outrora, a aparência dos velhos tempos. É o bairro da Saúde, o grupo de ruas limitado pelas ruas Senador Pompeu, Camerino, Livramento e outras. Aqui ainda encontramos



Uma perfeita imagem das vias públicas no tempo do Império: ruas ingênuas, travessas tortuosas, moradias à feição das erguidas em Lisboa no período da dominação mourisca. E no entanto, o que a gravura mostra é um aspecto da ladeira do Barroso, pouco adiante da ladeira Faria, bem no coração da cidade...

os velhos casarões de construção bem portuguesa, os sobradões austeros, com suas varandas pitorescas, com suas sotéas fora de uso, suas velhas águas-furtadas, suas biqueiras que andaram em moda nos chalézinhas suburbanos. Aqui vamos encontrar o tipo de casas que Joaquim Manoel de Macedo e Machado de Assis descreveram nos seus romances do tempo em que os "omnibus" eram carruagens de muitos lugares puxadas por dois pares de bestas e os primeiros bondes eram ainda tirados por valentes burricos. Essas ruas velhas, cheias de lembranças do passado, repletas de fantasmas literários familiares à nossa memória, não de um dia desaparecer também, sob o fluxo renovador das novas obras urbanas. Não o lamentemos. Na verdade, se sentimentalmente gostamos de contemplar esses velhos casarões, tristes e sombrios, não teríamos nenhum prazer em habitar neles. Os pardieiros do Rio antigo, do Rio que não mudou, são hoje um documento da arte de morar mal, em que se especializaram os nossos avós. A maior utilidade que têm hoje esses velhos edifícios, indiferentes ao sopro de renovação que varre a cidade, é servir de termo de comparação entre o Rio de ontem, feio, acachapado, tosco, e o Rio de hoje, radiante de clareza, de beleza, de imponência, nas suas linhas audaciosas e nas suas largas perspectivas...

Estucadores Empreiteiros

M. COSTA & IRMÃO

ENCARREGAM-SE DE REVESTIMENTO
E LEVANTAMENTO DE ALVENARIA

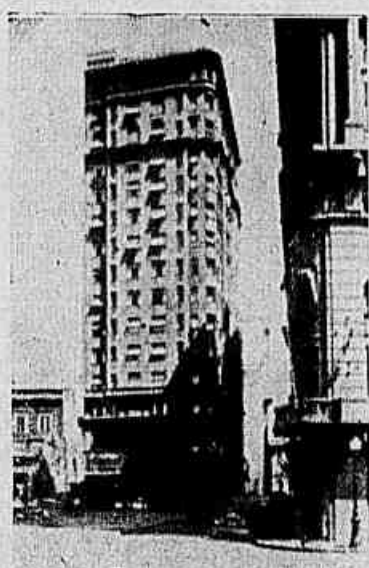
TELS. 42-1785 E 29-3120 ♦ RUA DOS INVALIDOS N.º 196

ODEON (SERRADOR)



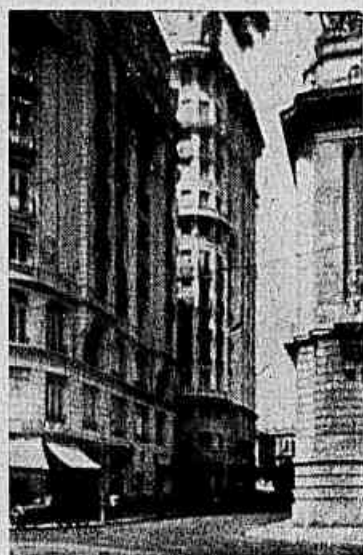
Construido em 1925/1927

ITAJUBA — BRASIL



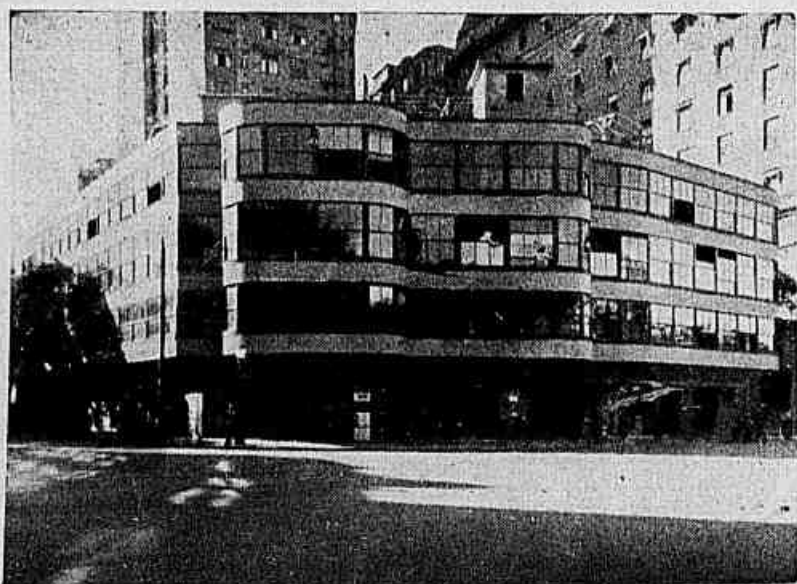
Const. em 1927 e 1926/1927

FERNANDO VAZ



Construido em 1928

ALHAMBRA



Construido em 1930



COMPANHIA CONSTRUCTORA NACIONAL S.A. (WAISS & FREYTAS)

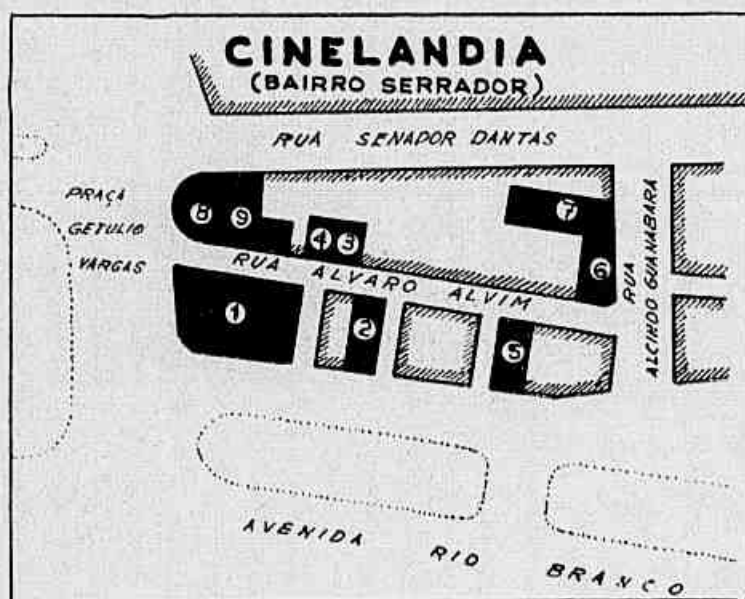
A
PIONEIRA NA CONSTRUÇÃO
DOS
ARRANHA-CÉOS
NO
RIO DE JANEIRO

MATRIZ:

RIO DE JANEIRO
EDIFÍCIO MEXICO - 12.º PAV.
R. MEXICO, 168 - T. 42-6033

FILIAES:

SÃO PAULO - BAHIA
CURITYBA - P. ALEGRE
RECIFE



OS GRANDES EDIFÍCIOS
DA
CINELANDIA
(BAIRRO SERRADOR)

EDIFÍCIO HEYDENREICH



Construido em 1925/1926

PATHÉ-PALACE



Construido em 1927/1928

REGINA



Construido em 1929

ALHAMBRA (SERRADOR)



Projectado em 1940

ENDEREÇO TELEGRAPHICO: - CIMENTARME

A CRIANÇA E AS GRANDES CIDADES

Por OSCAR CLARK

(Professor de Clínica Médica, higienista, membro da Academia Nacional de Medicina)

A Criança é a vítima n.º 1 das grandes Cidades. A mortalidade infantil nas metrópoles opulentas é algo de trágico. O século XX assistiu ao despertar da consciência humana a respeito das crianças. Em todos os povos os animais irracionais sempre mereceram maiores carinhos, por parte dos homens, do que as crianças. No Brasil, por exemplo, temos belas fazendas onde se apuram espécimes raciais, mas não possuímos coisa semelhante em relação aos **animalzinhos humanos**. Na América do Norte, ainda depois do meado do século XIX, não existia nenhuma sociedade de proteção à infância. Em certa parte daquele país existia uma menina chamada Maria Helena, que era torturada pelos pais adotivos. Na mesma casa morava uma senhora que, condida da pobreza, propoz à Sociedade Protetora dos Animais que a amparasse, visto ser a menina, também, um animal... Essa foi a origem da campanha em prol da criança, nos Estados Unidos.

A alta mortalidade infantil, nas aglomerações urbanas, é uma das muitas consequências da intensiva industrialização do Mundo. Despovoaram-se os campos e multiplicaram-se as populações urbanas, com todos os malefícios que daí decorrem. A Moral, a Higiene, a Tradição sofreram, terrivelmente, com essa mudança. Perturbou-se o misterio da vida recatada dos camponeses, multiplicaram-se as ocasiões de perigo para a alma e de dano para o físico. A ausência de legislação social fazia que os "capitães das indústrias" preferissem, em suas fábricas, mulheres e crianças — por se contentarem com pouco e nada exigirem...

A situação das crianças, nos séculos XVIII e XIX, é uma página negra da história da Humanidade. Elas foram exploradas, submetidas a esforços excessivos, em serviços danosos aos seus frágeis organismos. Entre as vozes humanitárias que então se levantaram em seu favor citemos Robert Owen, Lord Shaftesbury e Charles Dickens. As mães, que trabalhavam todo o dia nas fábricas, à noite, cansadas, davam opio aos filhos, para que as deixassem dormir... Culminando tantas misérias, vieram as guerras napoleônicas. Um dos sustentáculos dessa guerra, na Grã Bretanha, foi o imposto sobre bebidas alcoólicas, o qual rendeu somas fabulosas, à medida que se envenenavam homens e mulheres, diminuindo a resistência de todos e dando lugar a terríveis epidemias. Durante o século XIX, registaram-se várias campanhas em prol das crianças, as quais prepararam o ambiente para as maravilhosas conquistas do século XX. O exemplo da Inglaterra mostrou que a queda do índice de mortalidade infantil, a partir do começo deste século, é fruto das **campanhas educacionais** e não do esforço isolado de médicos e higienistas. O problema da Criança é, antes de tudo, educacional. Só em 1910 começaram a organizar-se os consultórios de higiene infantil, quando a mortalidade já diminuía de 33 %. A educação sanitária das mães, a alfabetização metódica, a ampliação dos benefícios da escola primária — são os fatores responsáveis pelo êxito daquela melhoria.

♦ ♦ ♦

Urge, portanto, organizar, nas nossas escolas municipais, os **cursos para mães** — isto é o ensino prático e compulsório da Puericultura para as alunas das últimas classes. A Medicina Social exige almas de missionárias. Entre nós, o problema da assistência médica às crianças somente pode ser resolvido pela Mulher. A Mulher, ela só, tem o espírito de sacrifício adequado a tão nobre mistério. Quasi todas as moças brasileiras poderiam ajudar a construir um Brasil melhor, cuidando das nossas crianças, física, moral e intelectualmente.

Em todos os países civilizados, organizaram-se, de há muito, serviços de higiene escolar. A experiência clínica revelou que as escolas públicas são, do ponto de vista da saúde física, simples **depósitos de materiais estragados** (Sir Leslie Mackenzie). Por isso mesmo, o problema maior das crianças, nas grandes cidades, reside na assistência à **idade pré-escolar** (2 a 6 anos). O **Jardim de Infância** — eis a questão a resolver. Por que? Os motivos são vários. Senão, vejamos:

MOTIVOS SOCIAIS E ECONOMICOS

As crianças de 2 a 6 anos não podem ir para a escola, por não terem idade bastante, nem para as **crèches** — por terem idade demais. Os pais, na maioria pobres, vão para o trabalho. Quem cuidará delas? Ninguém. Daí o serem preza fácil de vícios, hábitos perniciosos, perversões. e... dos automóveis. Estes, nas grandes cidades, matam maior número de pessoas do que a tuberculose!

Si, ao invés disso, o pai é rico, e só tem um filho, arranja para si, mais tarde, uma fonte de dissabores. Crianças amadas demais — são déspotas! terríveis, candidatos certos a distúrbios nervosos e mentais. Esses filhos ricos precisam, tanto quanto os pobres, dos benefícios do Jardim de Infância.

MOTIVOS MEDICOS

A idade dos dois aos seis anos é a da ocorrência das doenças infantis (sarampo, coqueluche, escarlatina, difteria, etc.) Ora, o prognóstico dessas doenças depende da assistência dispensada às crianças nas semanas que se seguem à fase aguda do mal. Também pertencem a esse período quasi todas as doenças que aleijam as crianças: 80% dos aleijados do Mundo sofreram as doenças que os vitimaram, no período dos 2 aos 6 anos de idade. A idade pré-escolar é chamada, por isso, a **idade dos aleijões**.

MOTIVOS FISIOLÓGICOS

O organismo infantil desenvolve-se extraordinariamente no referido período. Nessa idade, a criança precisa, mais do que nunca, de **ar, luz, bons alimentos e repouso**. As classes pobres não podem, em geral, dar esses cuidados aos seus filhos. Daí consequências funestas para o futuro e a vida dessas crianças.

MOTIVOS PEDAGÓGICOS E PSICOLÓGICOS

O cérebro humano é o único órgão que nasce praticamente desenvolvido. O cérebro de uma criança de seis anos é quasi do mesmo tamanho que o cérebro de um adulto. E' que, dos **2 aos 6 anos, a criança aprende maior numero de cousas, relativamente, do que em qualquer outro período de sua vida**. Esta noção é de alta valia para os pedagogos, que deveriam reformar o seu sistema artificial de ensino.

O grande professor da criança é a Natureza — e é, precisamente, naquela fase que a criança forma o seu caráter.

A anatomia também traz o seu coeficiente à Pedagogia. A forma **chata** do globo ocular da criança exige enorme esforço de acomodação — o que determina fadiga rápida ao menor esforço de natureza visual. Num simples passeio de automóvel, a fadiga excessiva da visão conduz, rapidamente, a criança ao sono.

Por tudo isso, o **Jardim de Infância** deve obedecer a tres principios fundamentais:

I) — **Cuidar da nutrição da criança**. — Devido ao seu excessivo desenvolvimento, ela precisa de grande quantidade de alimentos de primeira ordem. **Nutrição** não significa, apenas, ingerir alimentos: significa, também, pôr os musculos em movimento (**exercícios de velocidade, de curta duração**), para que a circulação linfática remova os venenos dos tecidos e a circulação sanguínea lhes leve alimentos sadios e oxigenio. Além dos 3 banhos quotidianos (sol, ar e agua) a criança precisa de **repouso** — tão importante quanto os bons alimentos.

II) — **Proteção à vista**. — Atendendo ao feitio chato do globo ocular infantil, quatro cousas se devem proibir nos Jardins de Infância: papel, lapis, pena e agulha (James Kerr).

III) — **Assistencia médica** — Sendo essa a idade das doenças, toda criança dos 2 aos 6 anos deve viver sob rigorosa vigilancia médica (**exames periódicos de saúde**).

♦ ♦ ♦

Em resumo: o Jardim de Infância deve ser uma simples cobertura, onde haja boa cozinha, refeitório, dormitório, banheiro e uma vasta área onde os petizes brinquem com liberdade e alegria. Brincar, comer e dormir — eis a vida nessas escolas. Essa é a melhor escola. E assim se terá realizado o grande sonho de Robert Owen, que fundou, em 1816, na Escocia, a primeira Nursery School que houve no Mundo.

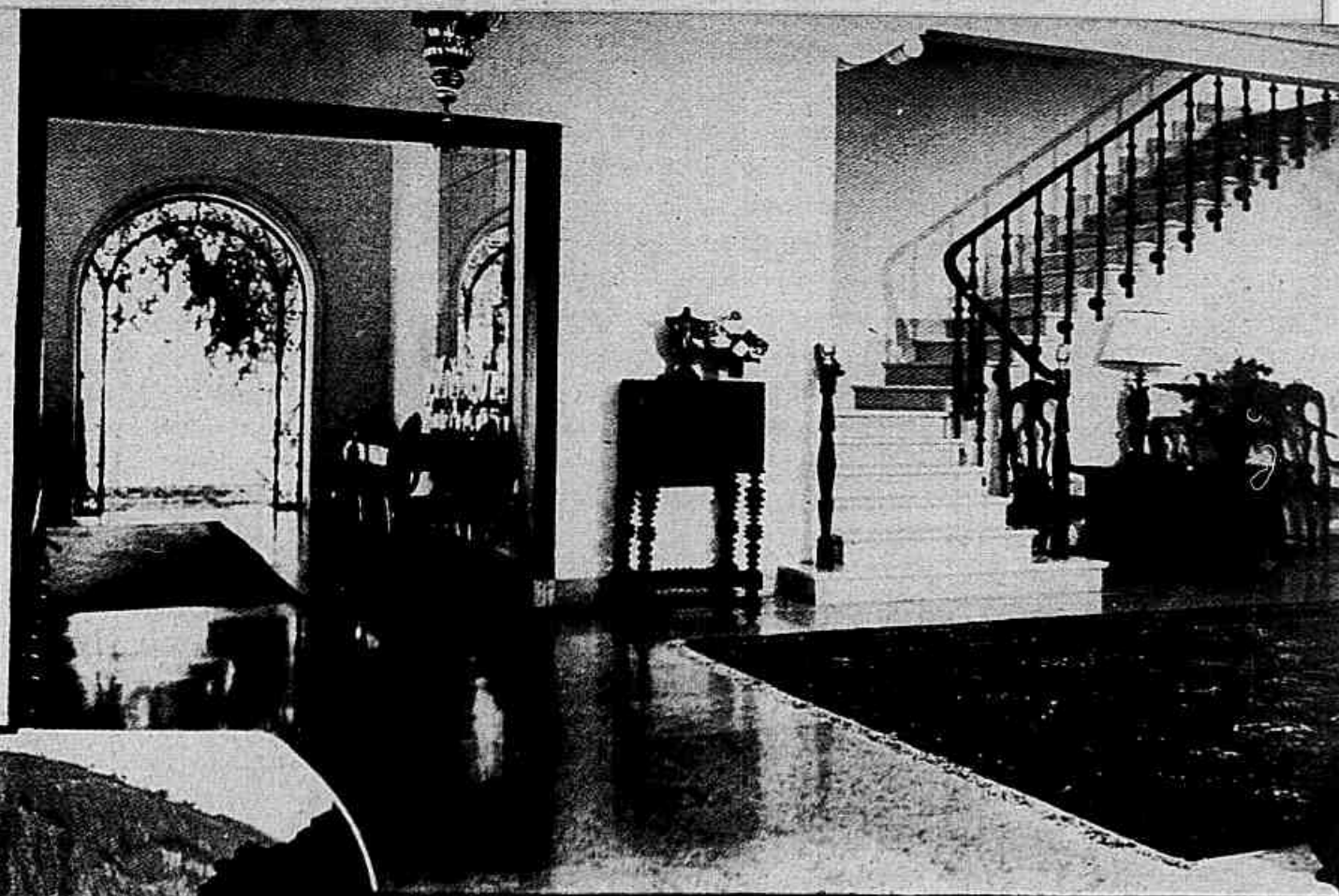
Ao visitar esse Jardim de Infância, disse o Duque de Kent, pai da Rainha Vitória: "**Nem a pena de um Milton nem o pincel de um Rubens seriam capazes de fazer justiça à beleza e alegria que encontrei no Jardim de Infância de Robert Owen!**"



Um play-ground do Rio.

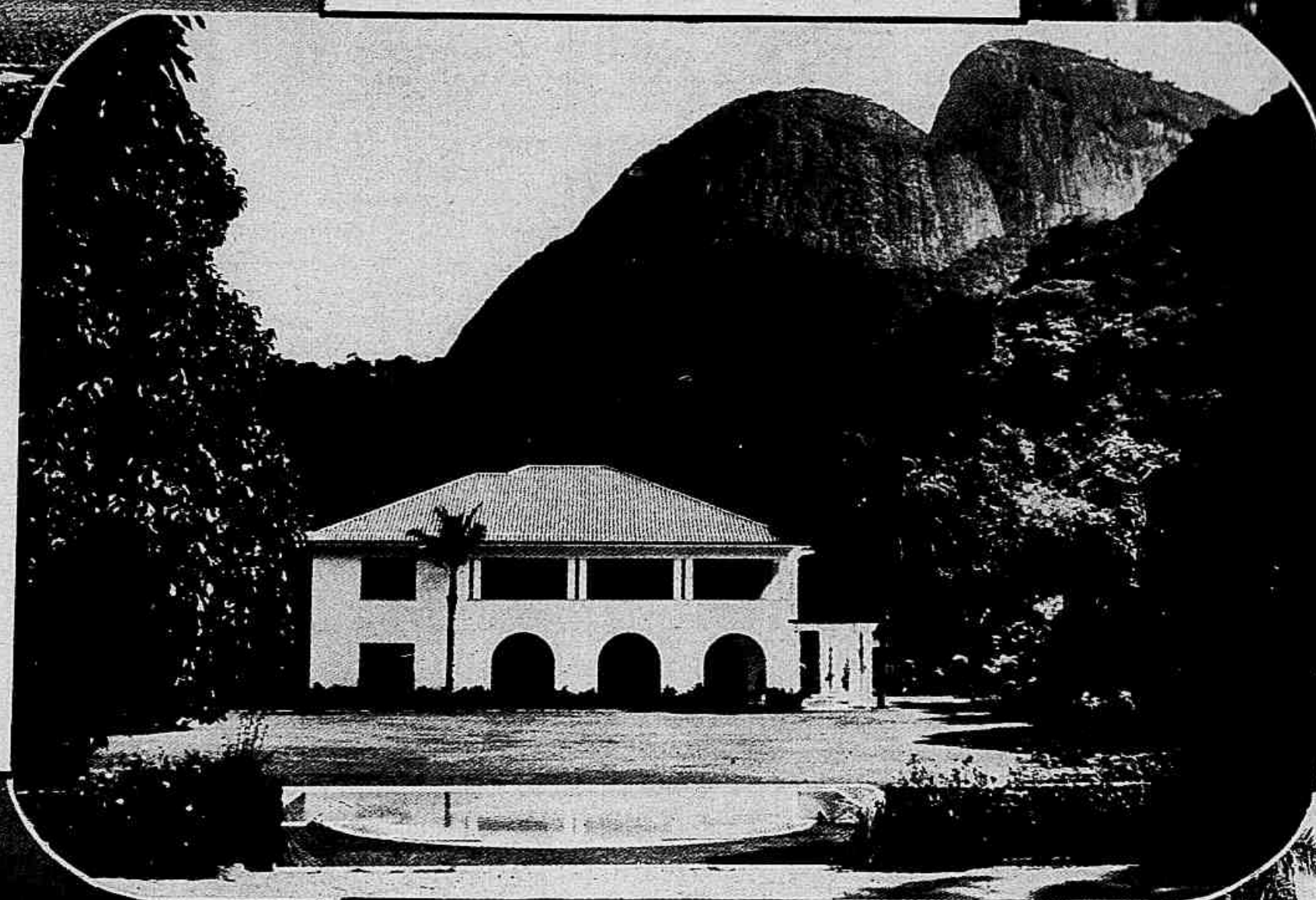
RESIDENCIA NA GAVEA

PROJETO E CONSTRUÇÃO
DE
M.P. GONÇALVES & C.^{IA} LTDA.
R. LAVRADIO, 140 ♦ T. 22-2822



DETALHE DO HALL

FACHADAS ESTE E NORTE



VISTA DO PARQUE
E PISCINA

RAFAEL B. DUTRA
♦ ENGENHEIRO ARQUITETO ♦

CONSTRUÇÕES

FACHADA OESTE



ARQUITETURA

DETALHE DO LIVING-ROOM



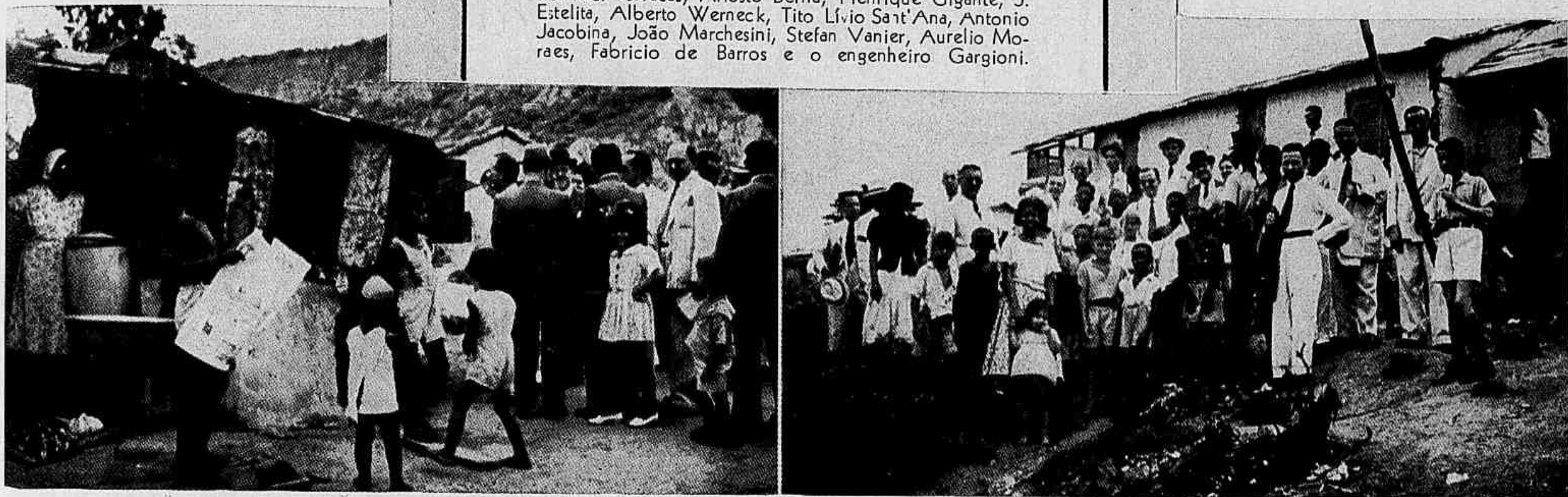
CONSTITUIU uma nota de pitoresca aprendizagem social a visita levada a efeito pelos congressistas às "favelas" do Rio. Entrando em contacto com os morros cariocas e a gente pobre que ali se alberga, os distintos urbanistas se defrontaram com o reverso da medalha brunida e fascinante da capital brasileira, num jornadaio que lhes deu as exatas proporções da existência das classes inferiores na metropole civilizada. Enquanto estudavam os seus problemas técnicos, as soluções propostas pela engenharia para debelar o entrave dos cômodos e outeiros nos centros urbanos, os congressistas propunham-se a si mesmos numerosas questões de assistência social.

Se bem que o problema das "favelas" convide a soluções radicais, não se aconselha — e isso perceberam os visitantes — empregar no caso o golpe



Ao alto: aspecto geral do morro do Pendura-Saia, onde os congressistas se detiveram para uma visita de estudo. Em baixo: junto de construções típicas, confraternizam os congressistas e moradores locais. Vêem-se os srs. Raul Caracas, Ariosto Berna, Henrique Gigante, J. Estelita, Alberto Werneck, Tito Lívio Sant'Ana, Antonio Jacobina, João Marchesini, Stefan Vanier, Aurelio Moraes, Fabricio de Barros e o engenheiro Gargioni.

violento da destruição. Melhor, mais humano e eficiente será transformar os casebres de latas velhas e madeiras esburacadas em pequenas e modestas residências no terreno plano, higienizado e previamente escolhido. Sabe-se que os habitantes dos morros preferem essa moradia a quaisquer outras (miseria ou hábito?). De maneira que a queda de um grupo de barracos aqui resulta na fundação de um novo grupo mais adiante. O que é preciso — e sobre esse assunto trocaram teses e sugestões os membros do 1.º Congresso Brasileiro de Urbanismo — é derrubar as "favelas" e erguer no mesmo sólo habitações mais dignas para os antigos e paupérrimos moradores das colinas romantizadas em sambas e batucadas. Assim se presta um serviço importante à causa da benemerência social e se extingue um desairoso ornamento da paisagem carioca.



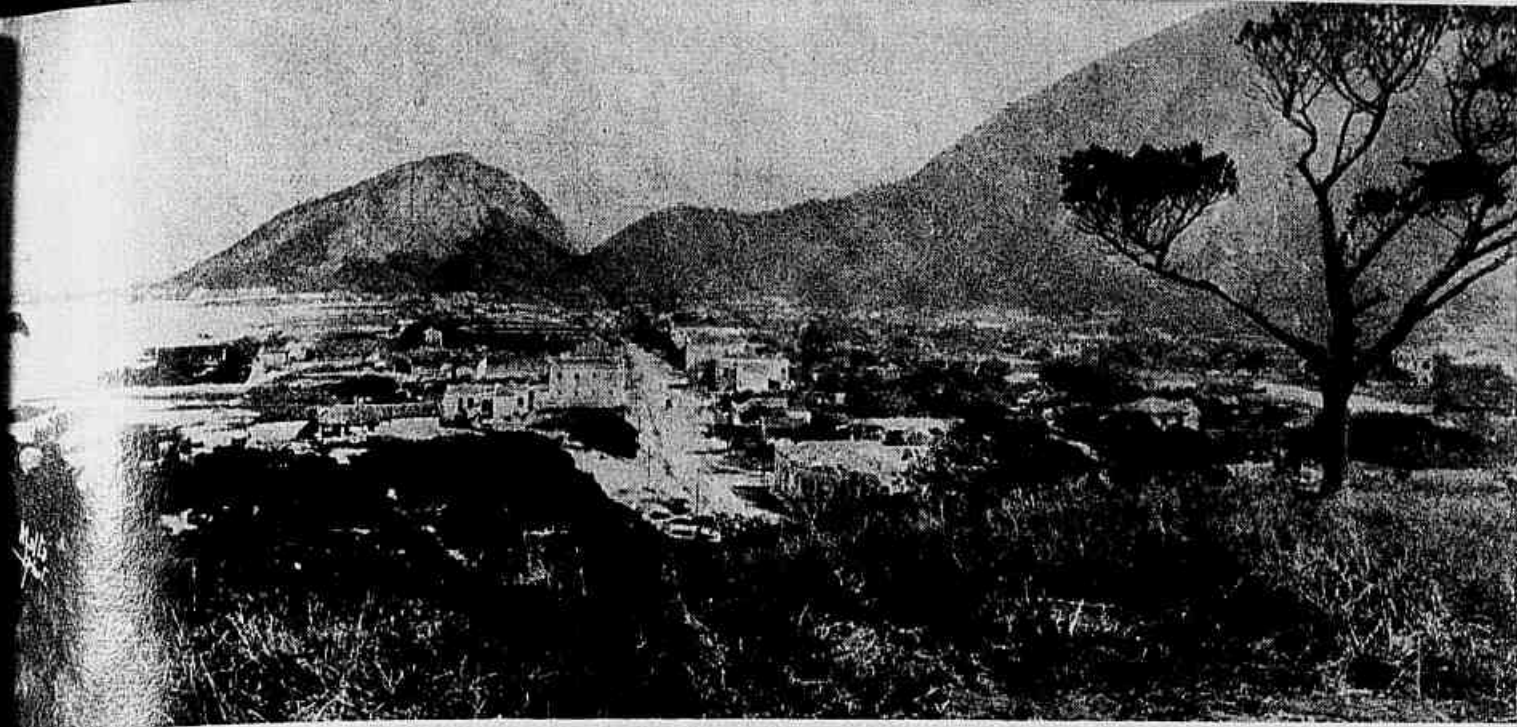
ENGENHARIA
○
ARQUITETURA
○
CONSTRUÇÕES



ED. SÃO MIGUEL
○
AV. BEIRA MAR
○
Nº 210

LEONÍDIO GOMES & C^{IA} L^{DA}

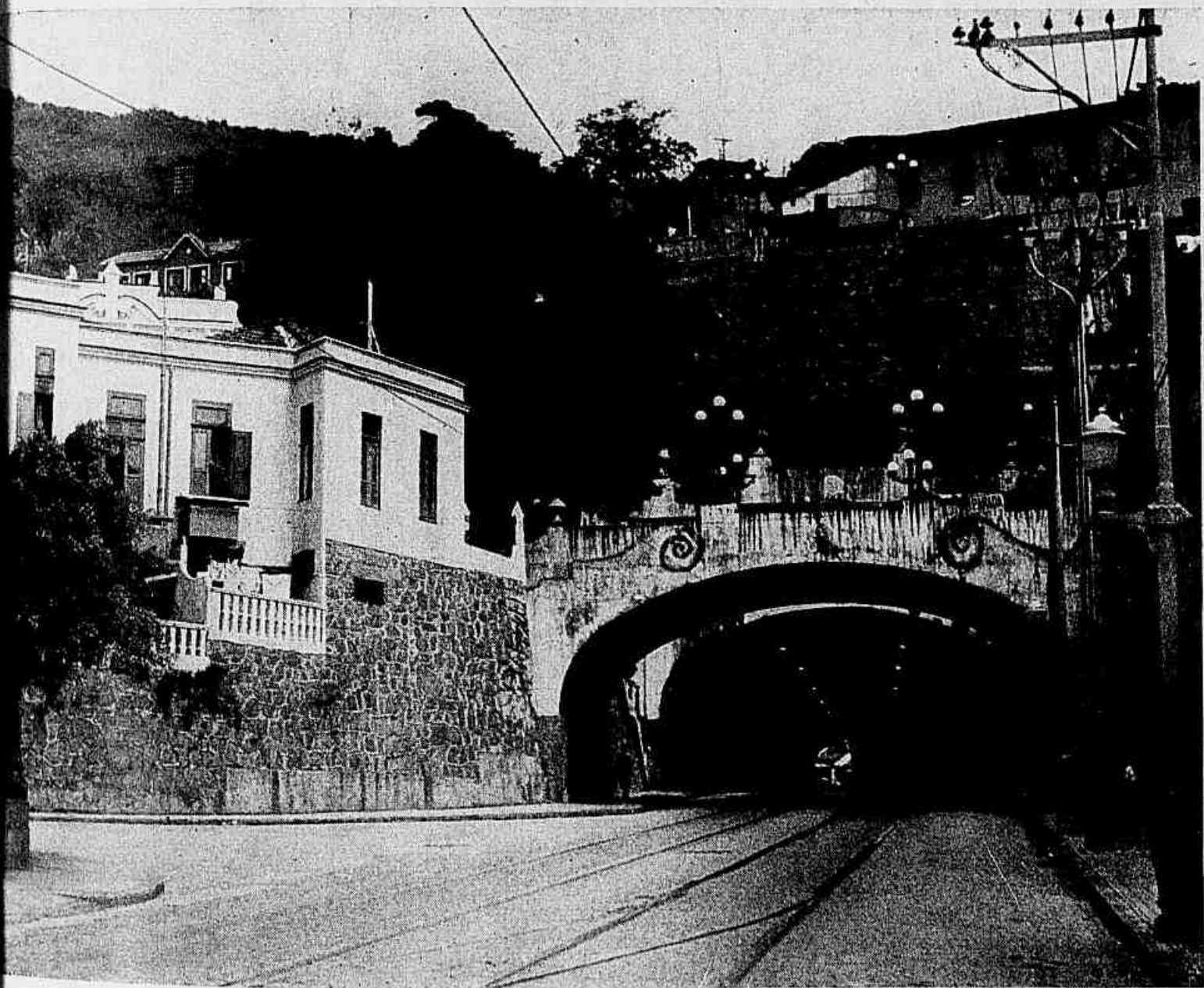
SCRITORIOS — AV. HENRIQUE VALADARES, 146/148 — TELS. 22-9255-7156



Copacabana em 1906 (Photo Malta).

COPACABANA, IPANEMA E LEBLON TRES NOVAS CIDADES

OS bairros oceânicos de Copacabana, Ipanema e Leblon se vêm transformando vertiginosamente em modernas cidades, com vida própria, em metrópoles independentes edificadas à orla do mar. Quasi que da noite para o dia, Copacabana povoou-se de edifícios de apartamentos, bares e casas de diversões e adquiriu uma fisionomia peculiar e surpreendente. Ipanema e Leblon deixaram-se contagiar pela mesma febre de desenvolvimento e avançaram por terrenos outrora incultos, tomaram de assalto recantos ainda virgens e vastas áreas arenosas, deixando-se também inocular do mesmo vírus acensorial em busca do céu.

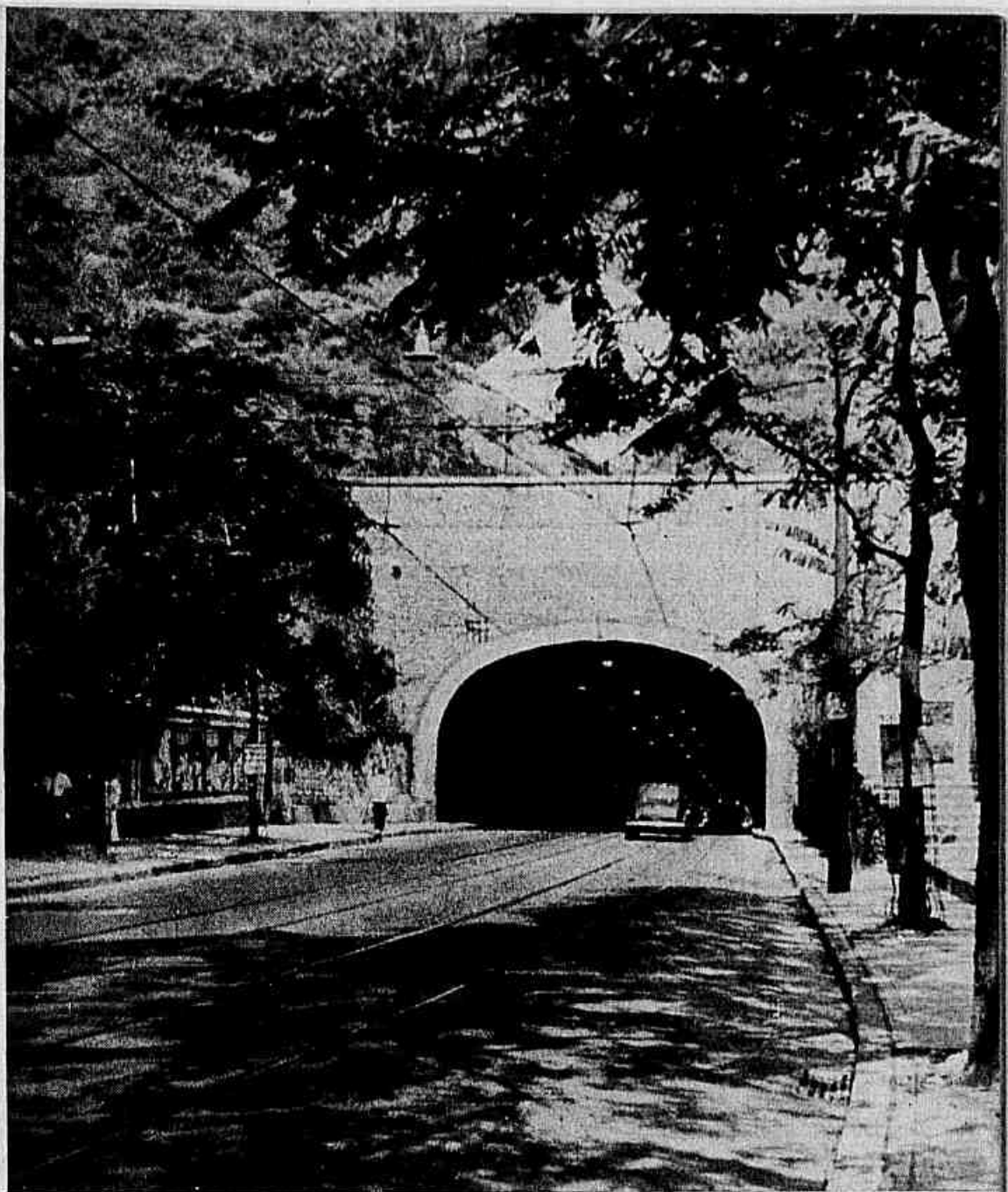
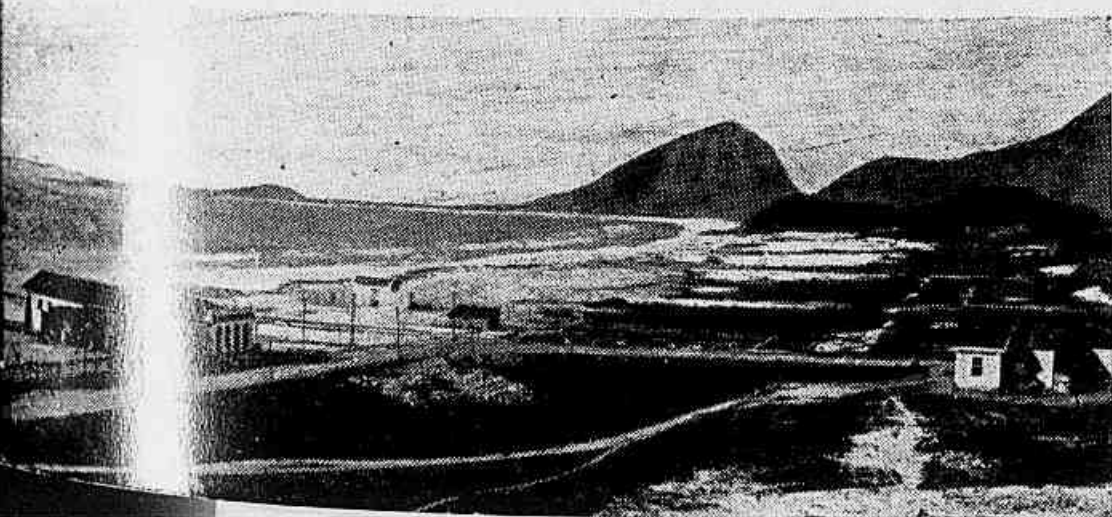


○ 1.º tunel de Copacabana, alargado pelo prefeito Alair Prata.

Os tuneis como fator de urbanismo e de progresso

Dir-se-ia que o mar e o céu amplo mobilizaram tôdas as suas forças de sedução e o resultado não se fez esperar. O carioca, desocupado e feliz, descobriu cedo que a vida de calção de banho é outra coisa; as sereias de corpo ainda irrevelado lembraram-se que o "short" e o "maillot frente única" se por acaso as transmutavam num amável espetáculo para os olhos de toda a gente,

Copacabana no começo do século.



○ segundo tunel de Copacabana, obra de Pereira Passos.

por outro lado lhes oferecia a "chance" de se bronzear e de se "hollywoodizarem". Os olhos azues do estrangeiro identificaram nas enseadas e na fita branca das praias povoadas de homens e mulheres de todos os países, no gás neon dos anúncios luminosos, no "rimmel" reluzente da "platinum-blond" de torso anguloso e de aspeto "bitter-sweet" — a maior atração do "show" do casino — as mesmas sugestões de cosmopolitismo de Nice, Stambul ou da Côte d'Azur.

E deu-se então um milagre autêntico: Copacabana, Ipanema e Leblon cresceram e adquiriram fôros de independência.

O urbanista, de chapéu colonial faiscando ao sol com a sua cúpula branca, plantou pelas esquinas o seu "transito", armou nas encruzilhadas o seu teodolito, meteu o olho na luneta e até hoje não teve socêgo.

Porque Copacabana, Ipanema e Leblon não param de crescer.

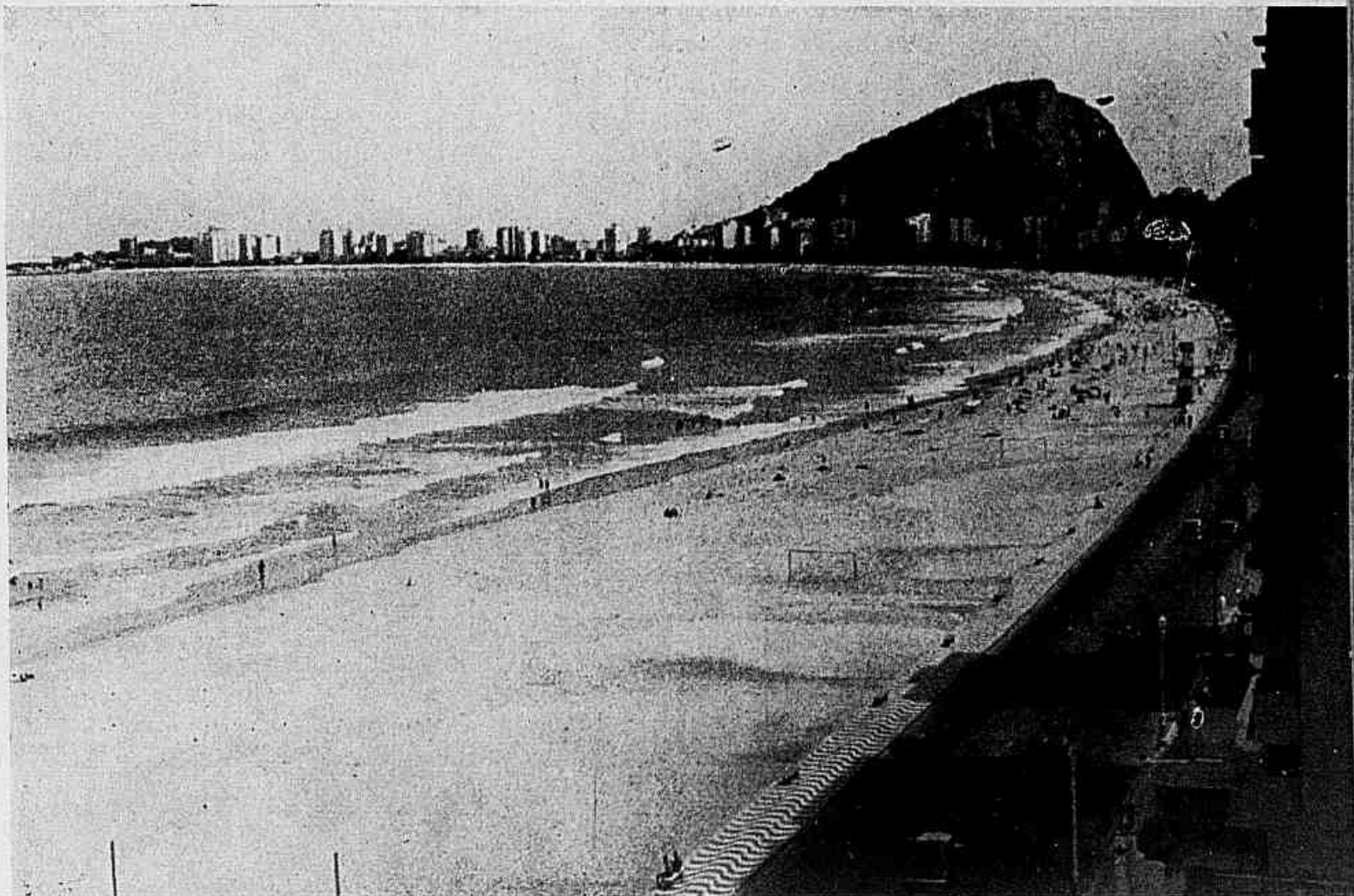
Em todas as esquinas, em todas as encruzilhadas, todo aquele que tenha um pouquinho de imaginação poderá dizer, sem passar por mentiroso, que viu o homenzinho com o seu instrumento demarcando ruas, projetando avenidas. E se quiser ser amigo da verdade espalhará, então, por toda parte, que viu com os seus próprios olhos o progresso percorrendo incansável os tres bairros banhados de sol e encharcados de iodo.

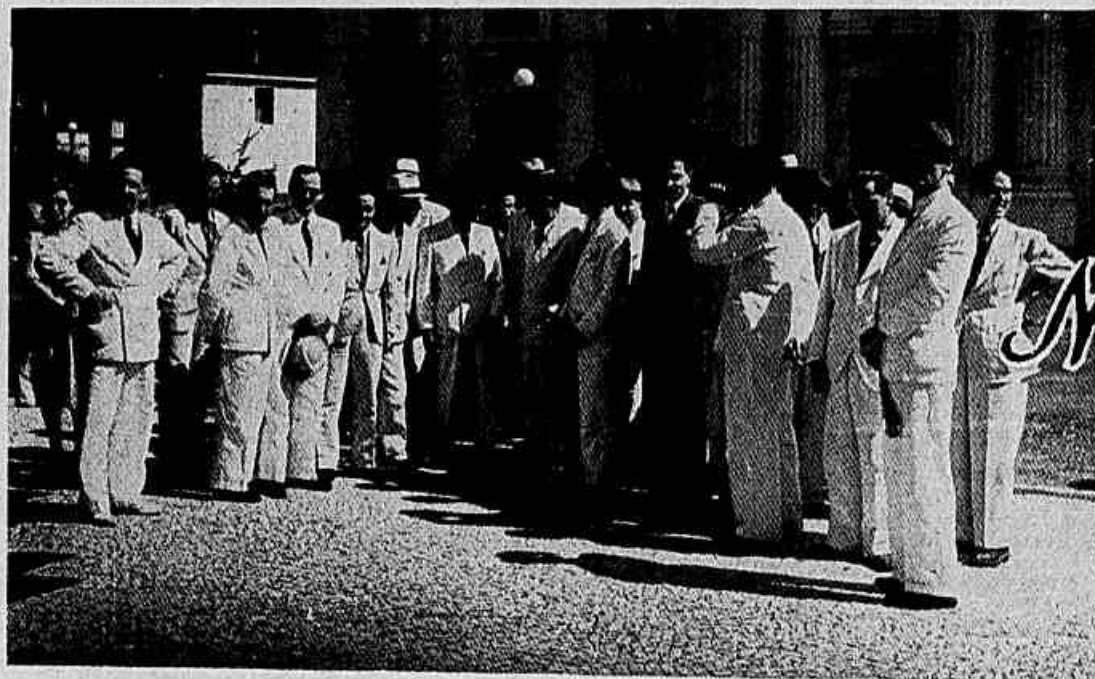
Dirá tudo isso, explicará os motivos a seu modo. Mas, certamente, não atinará com a verdadeira causa de tão vertiginoso desenvolvimento.

Se não disser que tudo aquilo e o céu sem limite que se descortina cobrindo o mar, foi obra do traço de união que liga aqueles bairros através de Botafogo com o centro da cidade, não terá dito nada. Será falar do filho, esquecendo que tudo aconteceu por obra e graça do cordão umbilical. Porque os tuneis que põem em comunicação a cidade com os seus bairros oceânicos são de fato os dois condutos que possibilitam e alimentam aquele progresso. Na cabeça do homem-formiga que idealizou a perfuração daqueles dois mórros estava, sem dúvida, guardado o sonho do que seriam êsses bairros soprados pela brisa marinha e que conhecem atualmente um surto de progresso de proporções imprevisíveis. A realidade de hoje sem dúvida que não caberia, mesmo reduzida à menor das escalas, dentro do cérebro daquele êmulos dos tatús e inimigo de morte dos que se comprazem em escalar montanhas.

Copacabana, Ipanema e Leblon são, de fato, jovens e progressistas metrópoles, plantadas segundo os mais modernos princípios urbanistas, visitadas diariamente pelas mais avançadas inovações, belas e sedutoras cidades vistas por fora sem falar do que há lá dentro: uma população bronzada e alegre, irrequieta e sadia, amiga do mar inconstante e amante do céu amplo.

Copacabana em 1941.





No dia 22 de Janeiro, à tarde, os congressistas foram a Niterói e visitaram os pontos pitorescos da capital fluminense, edificios publicos, monumentos, etc.



Congressistas e familias assistindo aos exercicios, realizados pelos bombeiros fluminenses, durante a visita à sede do Corpo, de onde saíram bem impressionados.

*Em
Niterói*



Flagrante do lunch que o sr. Brandão Junior, prefeito de Niterói, ofereceu aos visitantes, apanhado no momento em que S. Excia. saudava os congressistas.



Grupo feito ao pé do monumento à República, do escultor Correia Lima.



ALCIDES B. COTIA Engº Architecto.

ARCHITECTURA

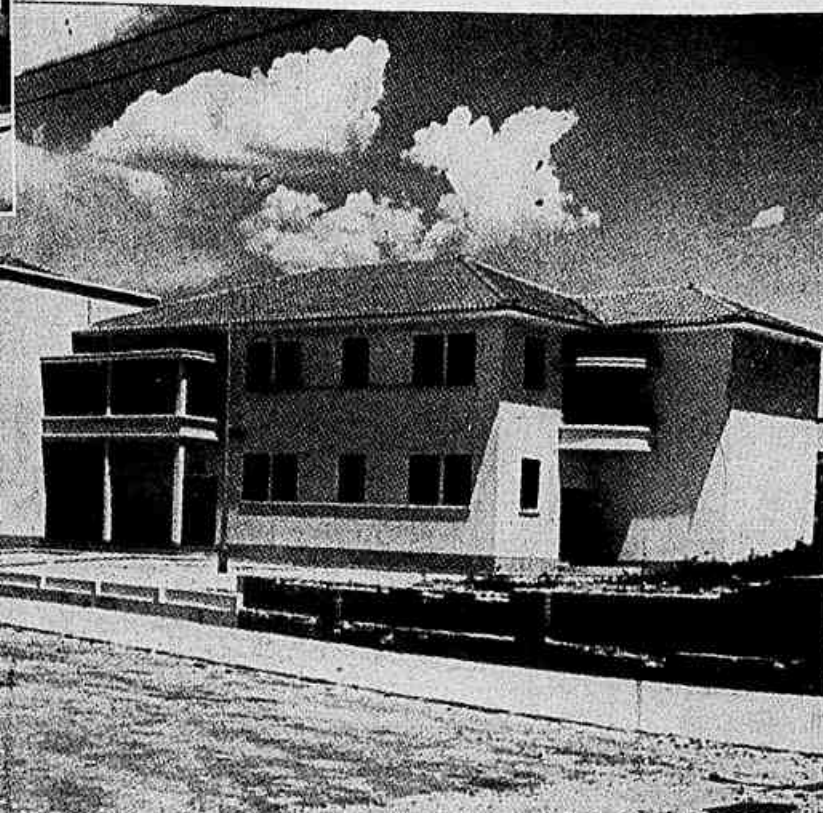
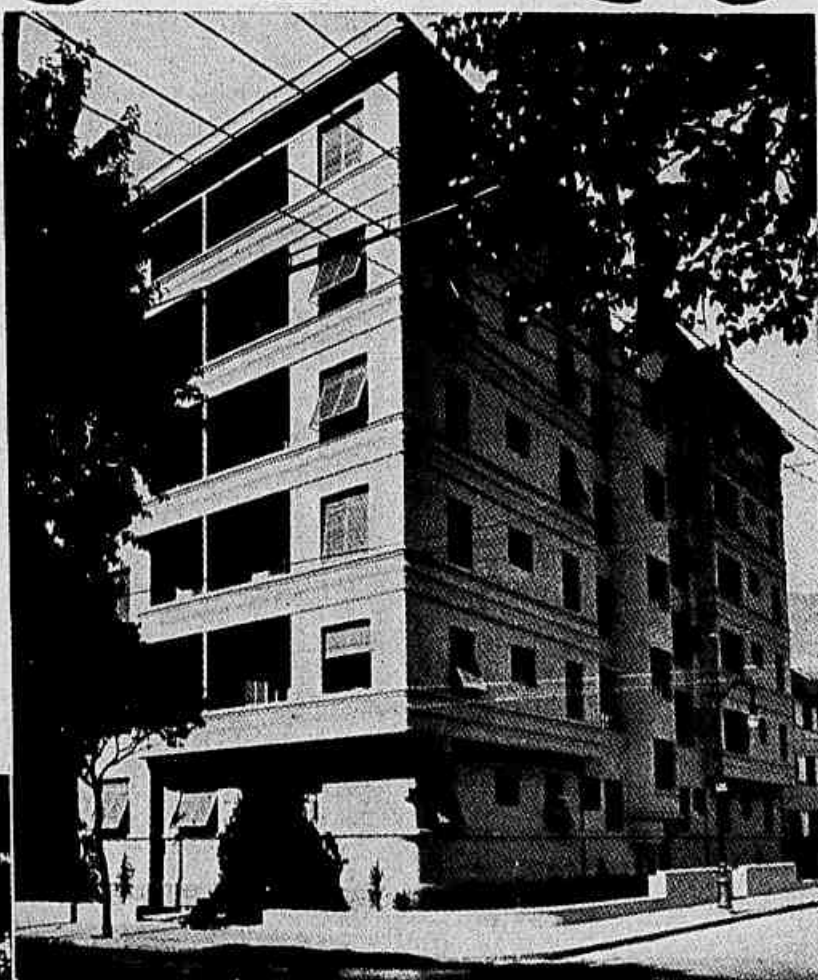
R. Quitanda 142 - sob.
Tel. 23-0547

RES. A' RUA YPIRANGA, 802 - PETROPOLIS

CONSTRUÇÕES

R. Xavier da Silveira, 106
Tel. 27-7218

GR. ESC. BENJAMIN CONSTANT - NITHEROY



EDIFICIO MANAUS



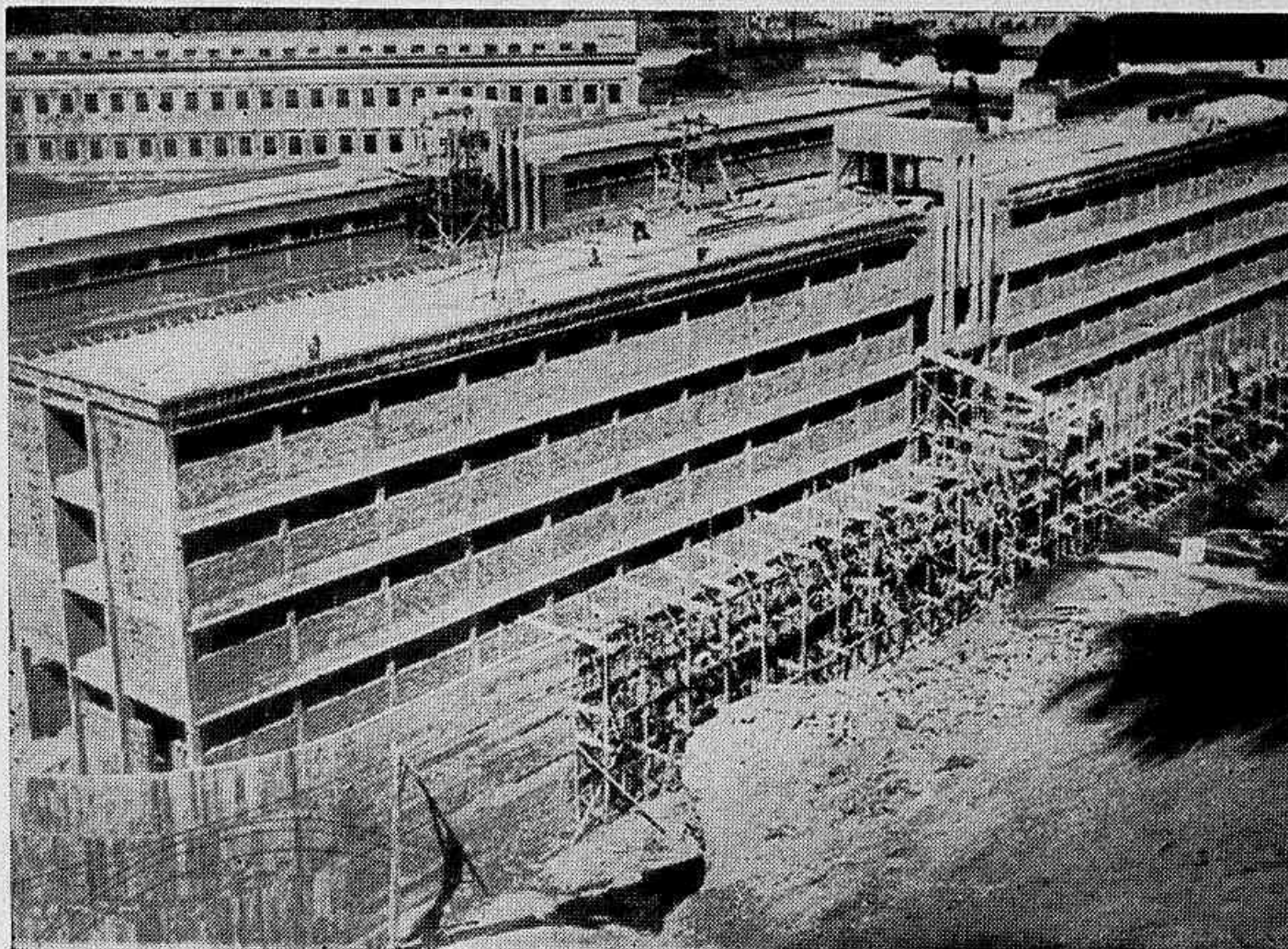
CAVALCANTI, JUNQUEIRA S/A



Ministerio da Fazenda

Entre as numerosas realizações com que a organização técnica Cavalcanti, Junqueira S/A vem afirmando a sua operosidade — e essas realizações abrangem os mais variados setores da indústria de construções: Hangar do 5.º Regimento de Aviação, em Curitiba; Viaduto do Alto, na Estrada de Ferro Terezópolis; Estádio do Botafogo, no Distrito Federal; Presídio do Distrito Federal etc. etc. — cumpre destacar a construção do novo edifício do Ministério da Fazenda, obra cujo valor ascende a mais de 36.000:000\$000 e que ficará como um monumento marcante na evolução da arquitetura nacional.

A firma Cavalcanti, Junqueira S/A desenvolve as suas múltiplas atividades em todo o país, mantendo filial em São Paulo e escritórios locais nas diversas regiões brasileiras. Em recente assembléia extraordinária, foi aprovada a elevação do seu capital de mil para 2.000:000\$000, sendo imediatamente subscrito e realizado.



Presidio do Distrito Federal



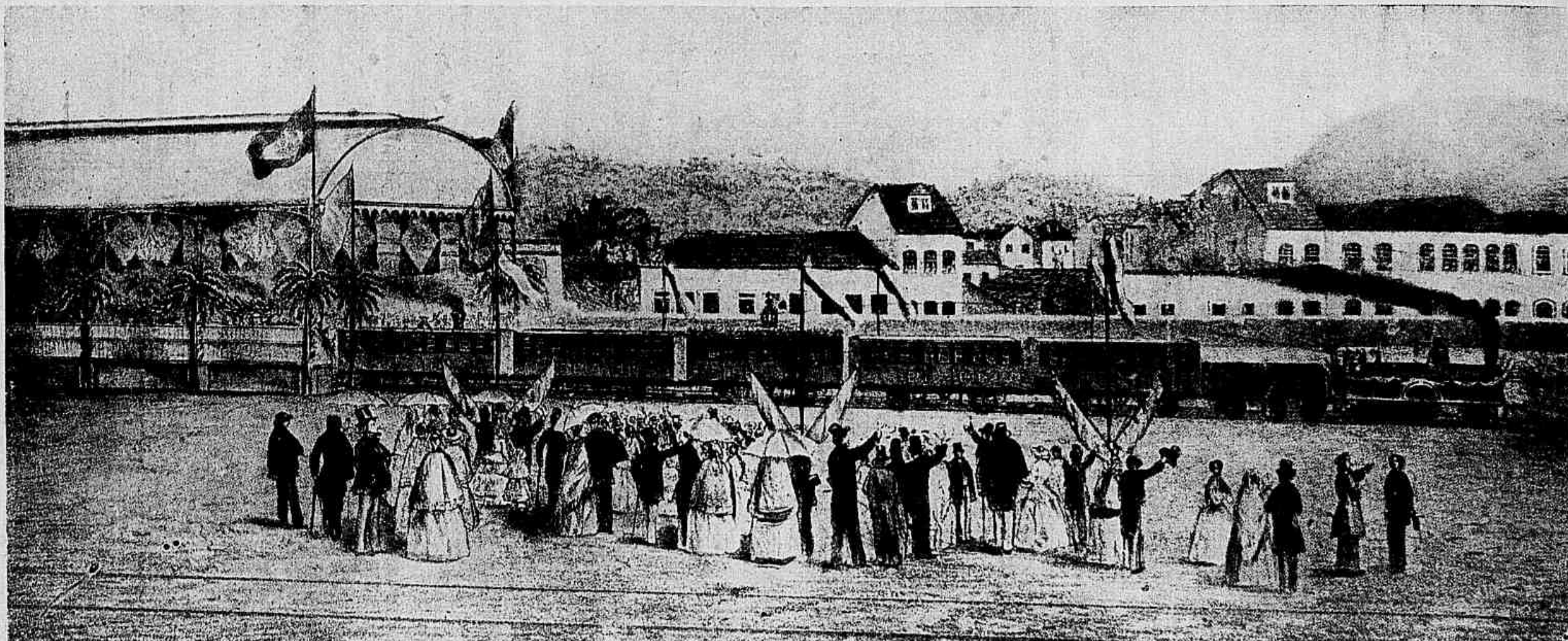
Ministerio da Viação

CAVALCANTI,
JUNQUEIRA
S/A

Rua GAL.
Camara, 64 --
5.º And.
-- Rio --



Estádio do Botafogo F. C.

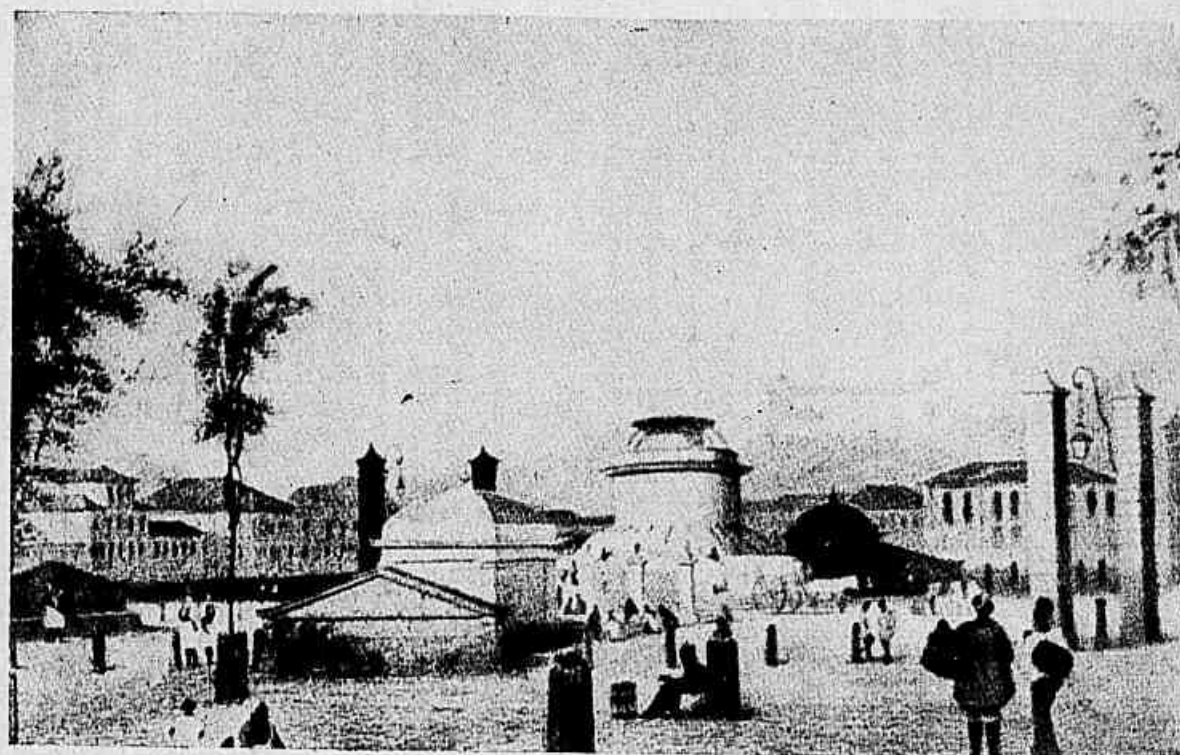


A inauguração da E. de Ferro D. Pedro II, em 29 de Março de 1858.

A EVOLUÇÃO DO RIO NO TEMPO DO REINO E DO IMPERIO



A rua Direita — hoje 1.º de Março — em 1822.



O Chafariz das Lavadeiras no Campo de Sant'Ana — hoje Praça da República — construído no tempo de D. João VI e de que não há mais memória.

O Rio de Janeiro, cujo desenvolvimento fôra um tanto vagaroso até o começo do século XIX, começou a progredir grandemente com a chegada da Família Real de Portugal, com a qual vieram para o Brasil cerca de quinze mil pessoas. A

cidade teve, por isso, de crescer e, ainda mais, elevada á categoria de capital dos domínios portugueses, adquiriu notável importância. D. João VI, Príncipe Regente e depois Rei, fundou a Imprensa Régia, o Jardim Botânico, a Biblioteca Pública, a Academia de Marinha, a Casa de Suplicação, a Escola Medico-Cirúrgica, a Junta do Comércio, o Banco do Brasil, o Erário Régio e outras tantas instituições que começaram a engrandecer a cidade.

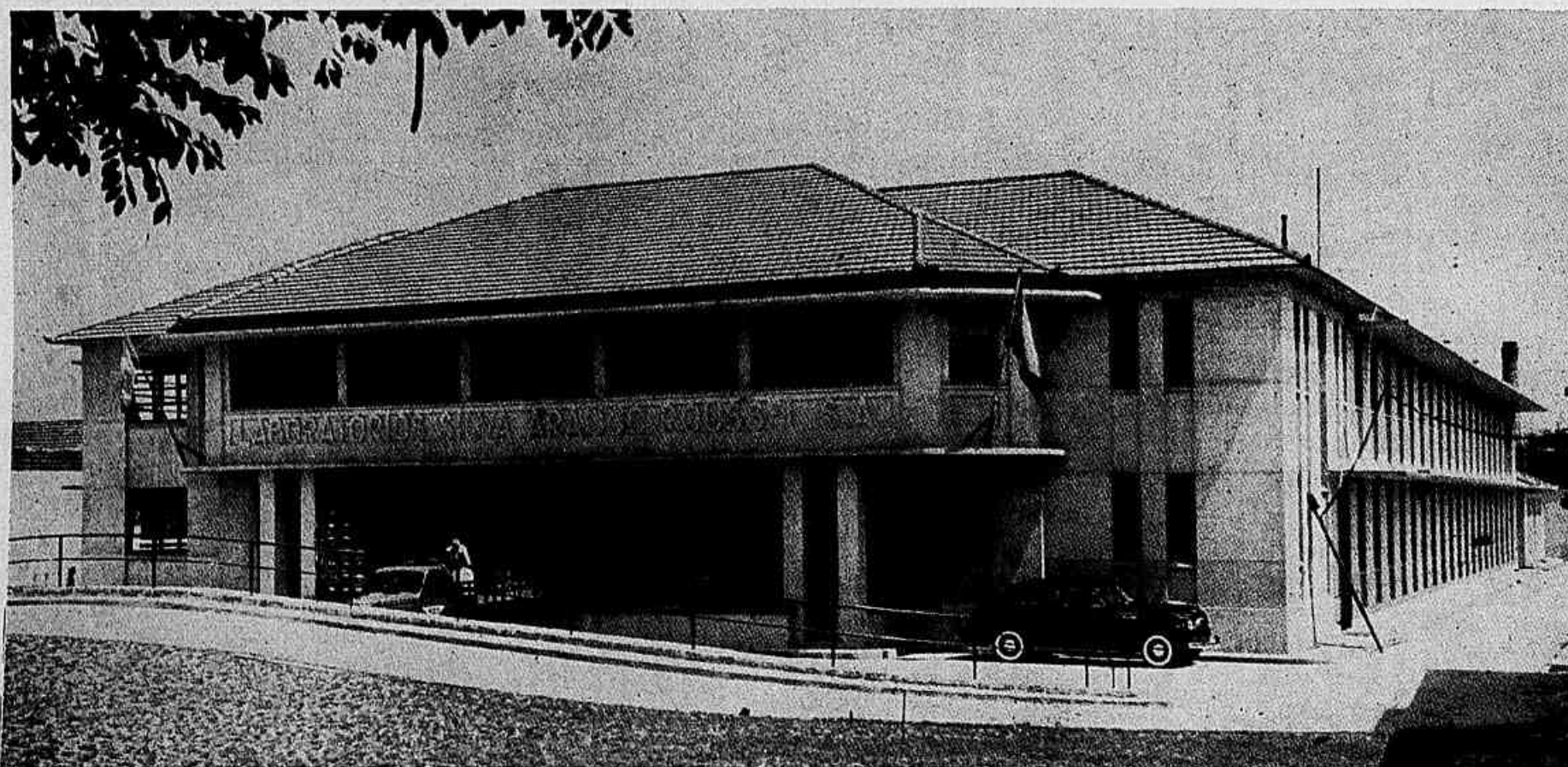
No seu governo aterraram-se pantanos e lagôas, como a da Sentinela, sobre a qual — no hoje Canal do Mangue — se fez a estrada das Lanternas, caminho de Sua Majestade para a Quinta da Boa Vista, onde o Rei tinha o seu palácio residencial.

Até a chegada da Família Real não tinha o Brasil liberdade de comércio e de indústria; mas, apagado o privilégio da Metrópole, o Rio começou a povoar-se de oficinas e de fábricas.

O problema da água não foi descurado, tendo o intendente de polícia, Paulo Fernandes Vianna, construído na hoje Praça da República, um chafariz, do qual não resta mais vestígio algum. Também em 1817 foi construído o que ainda hoje se vê na rua do Riachuelo.

Partindo D. João VI para Lisboa, em Abril de 1821, ficou seu filho, D. Pedro,

O novo edificio da Fabrica dos Labs. Silva Araujo - Roussel S. A.



EMPREITADA GERAL DA OBRA, CONCRETO ARMADO, ALVENARIA, IMPERMEABILIZAÇÃO, ESQUADRIAS
ADRIANO RODRIGUES & CIA.
 EDIFICIO CARIOCA — SALAS 117 e 118 — RIO
 Estudos Technicos Preliminares Especiaes — Projectos — Detalhes — Realização e Fiscalização.
 ESCRIPTORIO DE ARCHITECTURA E URBANISMO DE JEAN CHARPENTIER
 RUA DA QUITANDA, 20 — SALA 701 — RIO.



O Largo de S. Francisco no tempo das "gôndolas".

como Regente, e depois, em razão de haver proclamado a nossa independência política, como primeiro Imperador do Brasil. O seu governo, sob o ponto de vista urbanístico, apresenta a abertura de várias estradas na Tijuca.

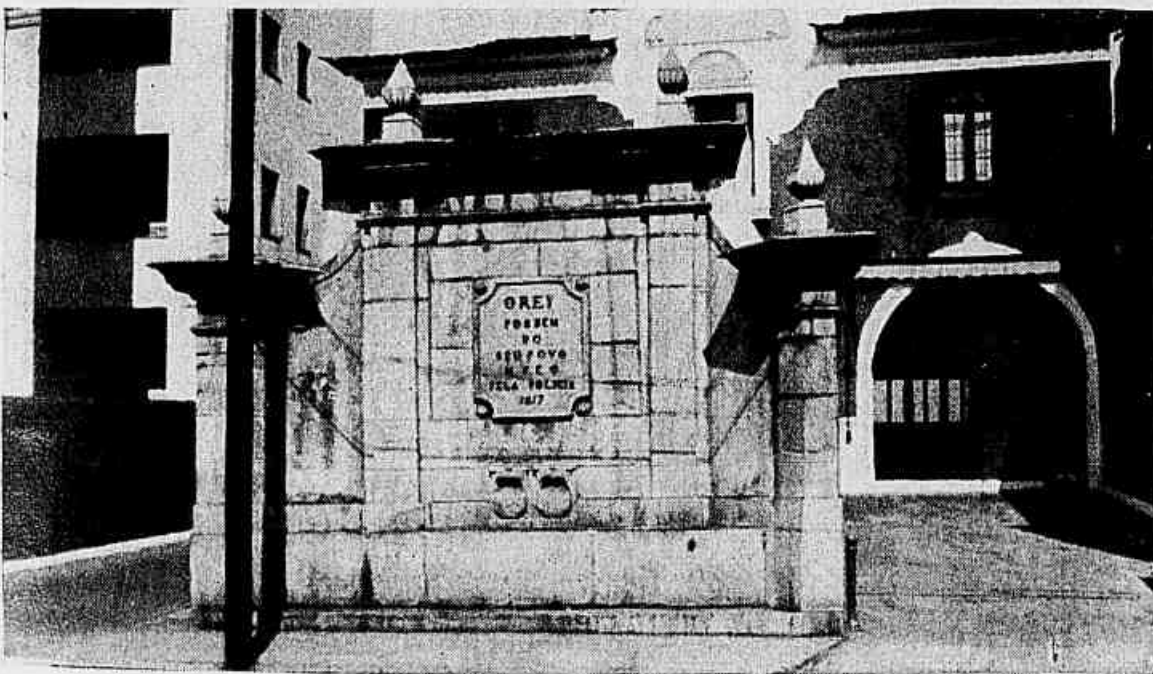
Abdicando D. Pedro I em 7 de Abril de 1831, sucedeu-lhe seu filho, D. Pedro II.

Foi então que surgiram as grandes realizações, acompanhando o progresso do século, como o serviço postal, a navegação entre o Brasil e a Europa, e os telégrafos.

Em 1854, o Visconde de Mauá introduziu a iluminação a gás na zona urbana da cidade, na qual já havia um rudimentar serviço de transporte coletivo (as gondolas). Porque os bondes só apareceram, com tração animal, em 1868.

No governo de D. Pedro II surgiu a estrada de ferro, apareceu o esgoto, criou-se o Corpo de Bombeiros, instalaram-se os telefones. Varias outras realizações também se apresentaram, como a linha ferrea do Corcovado (1884), notável empreendimento de engenharia devido a Pereira Passos e Teixeira Soares.

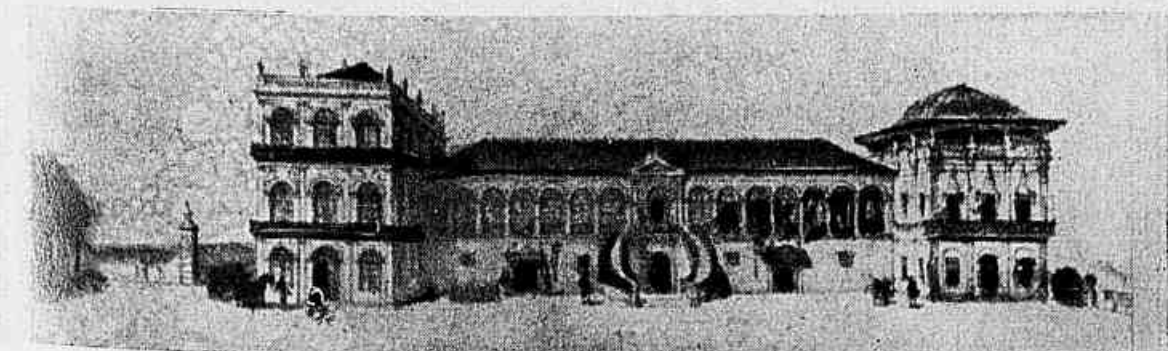
A cidade progrediu, portanto, na medida do possível, preparada para o notável surto de engrandecimento que teve com o advento da República.



Chafariz ainda existente na rua Riachuelo, datando de 1817, do tempo de D. João VI.

O regimen republicano — forçoso é confessar — encontrou a capital do paiz acanhada, atrezada, no tocante ás edificações e ás ruas. Subsistia a feição colonial — as casas terreas, de porta e janela, sem luz e sem ar, em logradouros estreitissimos e mal calçados. Todo o Rio ainda era iluminado a gás. Os veículos ainda eram, na totalidade, de tração animal. A cidade parara dentro de velhos limites. Copacabana não existia, porque os bondes da Real Grandeza chegavam apenas á velha Vila Rica, e só em 1891, mercê do primeiro tunel, foi transposta a montanha e dado acesso á praia maravilhosa, onde se ergueu uma nova e suntuosa cidade.

No terreno cultural, a cidade ingressou no regime republicano com expressão bem definida e apreciavel. O nivel mental tinha grandeza inequívoca. No terreno material, embora tudo o que fôra feito ainda o Rio de Janeiro era pobre e humilde e, em sã razão, tudo o que a cidade apresenta de notavel, no setor da topografia e das construções, do saneamento, da iluminação, da viação, tudo se realizou na Republica.



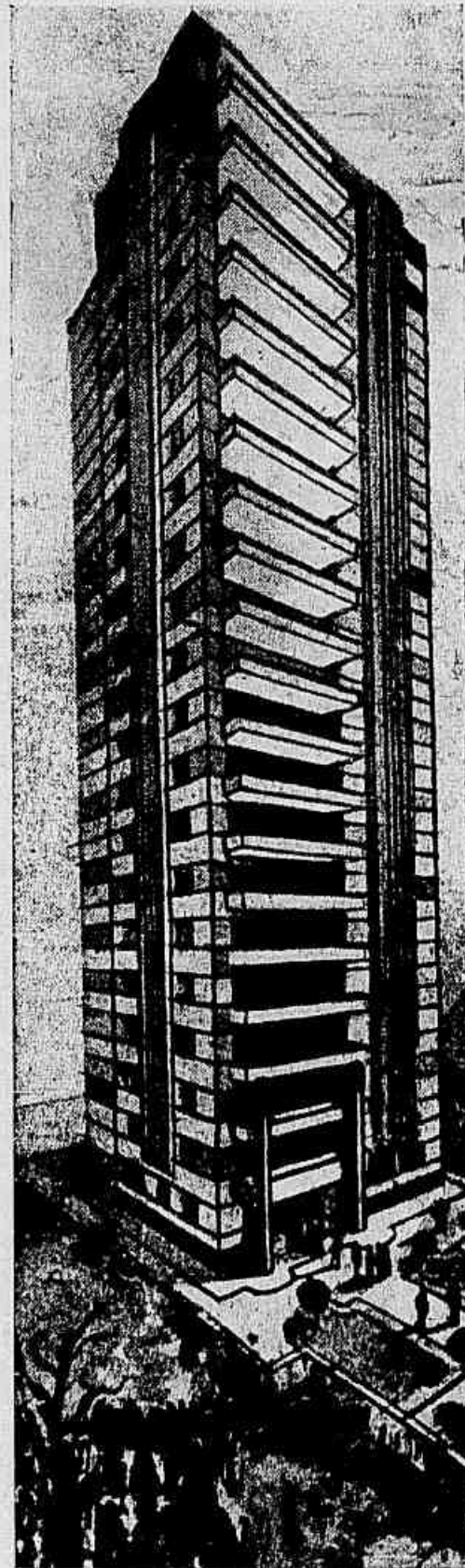
O Palácio Imperial na Quinta da Boa Vista, em 1831.

EDIFÍCIO CAPARAÓ

PRAIA DE BOTAFOGO, 128-130

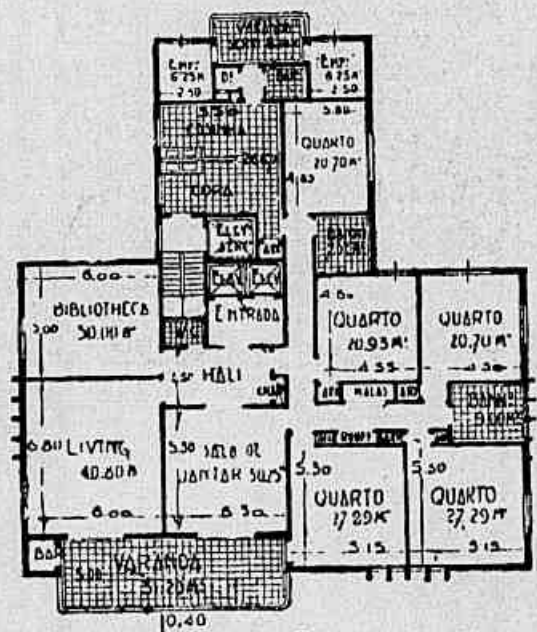


Vendemos com grande facilidade de pagamento



Os mais confortaveis apartamentos do Rio

Já em construção



Um apartamento por andar

COM

5 quartos, 4 salas, 4 banheiros e 2 quartos de empregados, garage com 2 lugares para cada apartamento. Porteiro e ascensoristas permanentes, construção em centro de terreno e recuada 44 metros.

Costa Pereira Bokel Ltda.

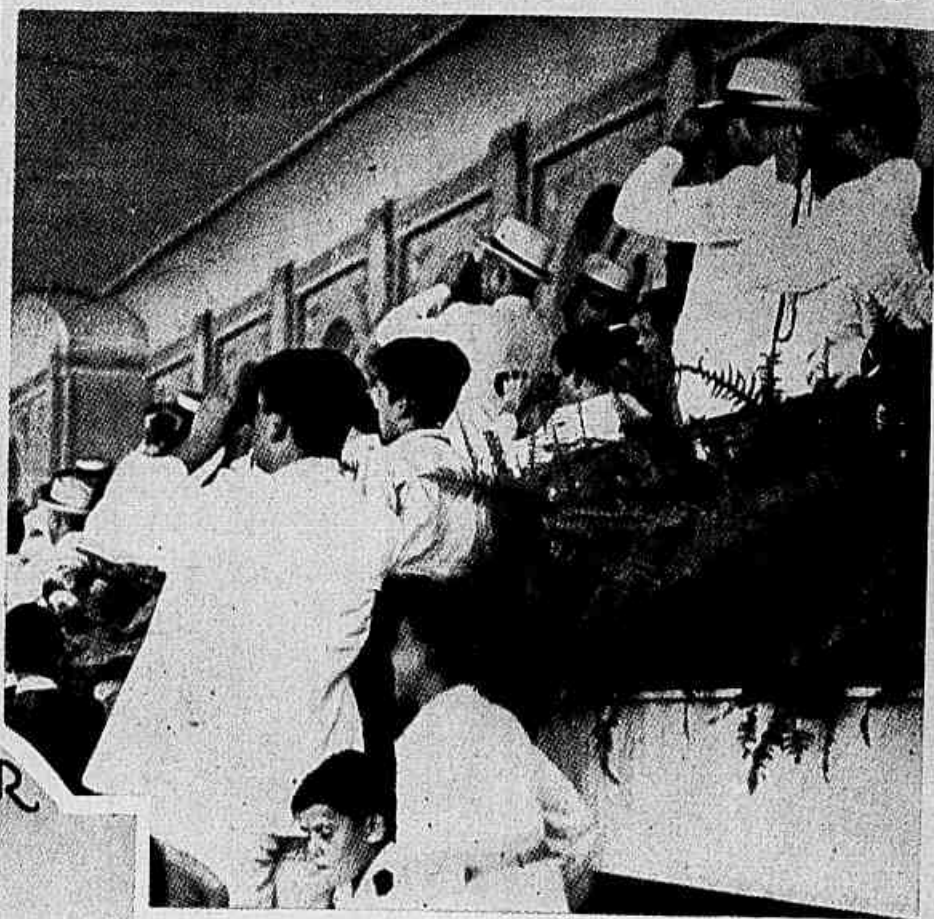
RUA ALVARO ALVIM N 31 — Telefone 42-8130

O HIPODROMO DA GAVEA



PROFESSOR ALFRED AGACHE

VISTO PELO PRÍNCIPE DOS URBANISTAS



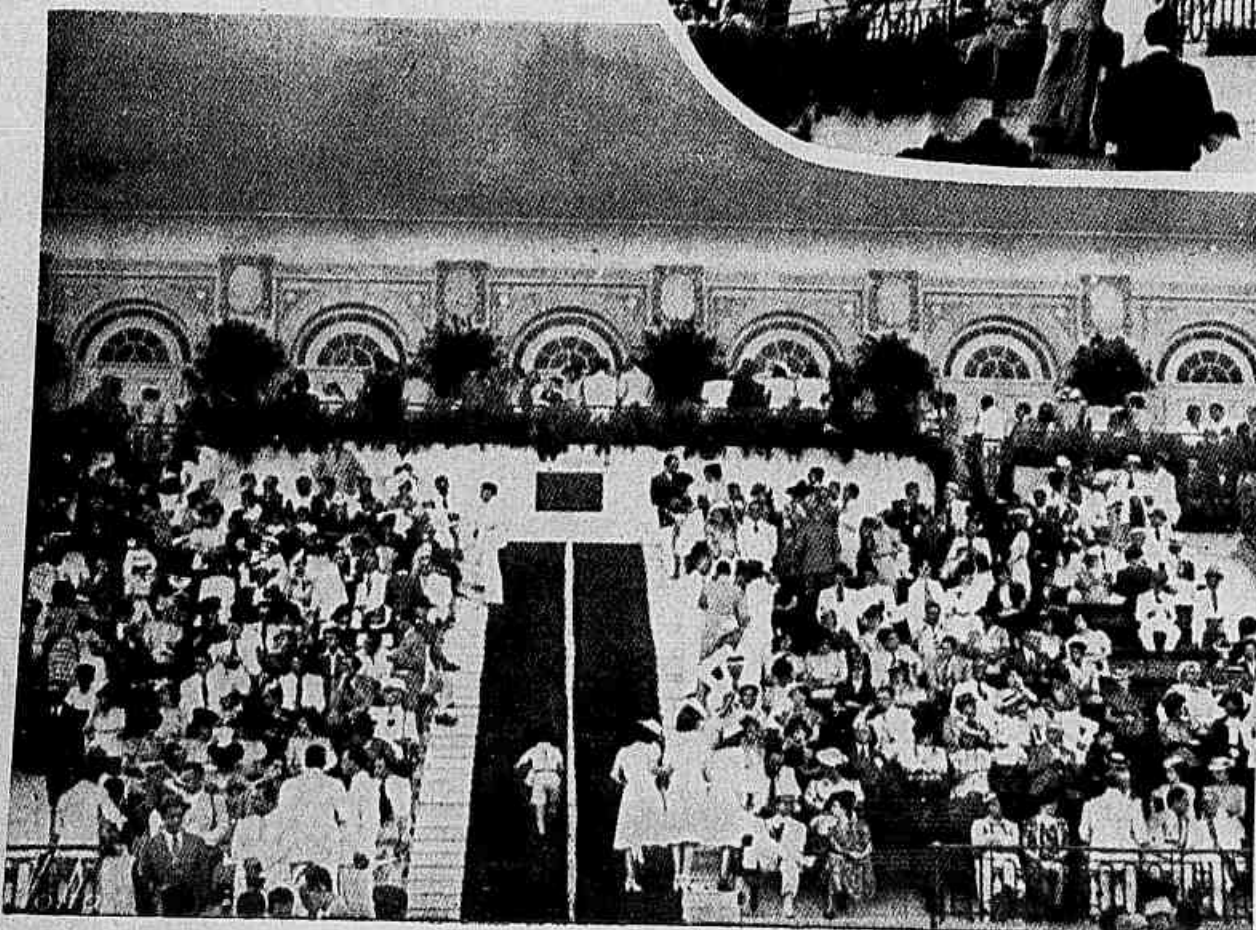
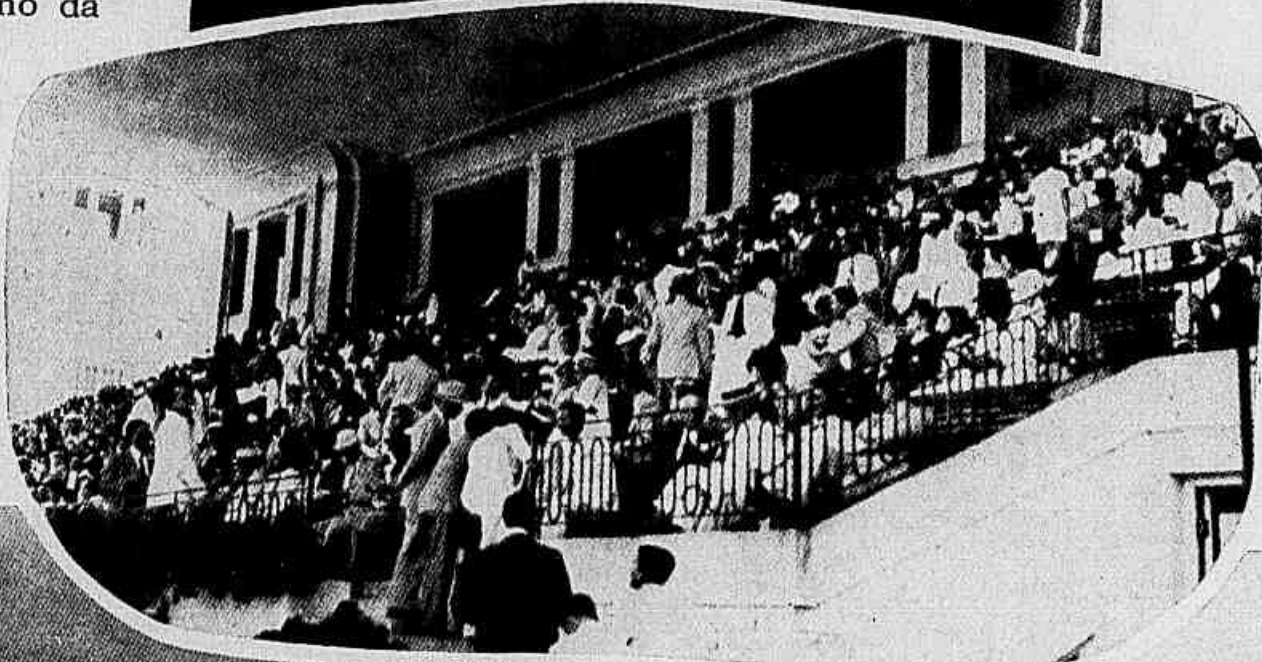
REPORTAGEM
DE
ARY KERNER



palavras, que traduzimos e que são uma verdadeira ode ao mais belo hipódromo do Mundo:

“De todos os prados de corridas que tenho visitado durante as minhas numerosas viagens, não conheço nenhum que esteja incrustado numa paisagem tão bela como a do Jockey Club Brasileiro. Apesar de não ser um “turfman” na expressão exata da palavra, sou todavia muito sensível à decoração da natureza, e é sempre uma grande satisfação para minha senhora e para mim frequentarmos as corridas, não só pelo prazer de rever a fina flôr da sociedade elegante da Capital, como para apreciar o grandioso panorama da montanha, lagôa e mar, que se ligam harmoniosamente para grande encantamento dos nossos olhos.”

Alfred Agache





RIO, CIDADE DE DEUS...

Por BERILO NEVES

(Vice-Presidente do Touring Club do Brasil)

Inutilmente têm tentado os artistas e homens de letras crismar o Rio de Janeiro, dando-lhe epítetos vários e cognomes diversos. "Cidade Maravilhosa", "Cidade-Mulher", "Cidade-Jardim", que sei eu?... Em verdade, as cousas simples não se descrevem. Uma mulher bela, uma alta montanha, um lago quieto, uma floresta opulenta falam por si e dispensam metáforas. Si me fôra permitido o arrojo, eu pediria a Santo Agostinho o título da sua obra prima para assinalar, com ele, esta obra prima da Natureza: **Cidade de Deus**.

Aquella, a do santo, era a Cidade Mystica; esta, a do Brasil, é a Cidade Profana, mas também de Deus porque Ele acumulou, aqui, galas e primores que em outras se não encontram nem descobrem.

O Rio é uma série de surpresas estéticas. É como um livro de preciosas gravuras, que nos deslumbra á proporção que lhe voltamos as paginas. Cada quadro que passa semelha o mais belo, mas logo perde o encanto diante do outro, que de todo o apaga e dilue. Para amar a esta Cidade prodigiosa, urge conhecê-la durante algum tempo. Aqui como em outros capítulos do sentimento humano, o amor nasce da convivência... É impossível abranger, em poucos dias, a décima parte, ao menos, dos incomparáveis pано, ramas cariocas. O Pão de Açúcar, o Corcovado fornecem-nos alguns ângulos; Santa Tereza, a Tijuca, outros... Copacabana nada tem de comum com a Quinta da Boa Vista; a Gávea é um mundo que em nada se parece á enseada de Rotafogo ou á linha suavíssima do Flamengo...

O Rio é a cidade das cidades. É uma síntese urbanística de inumeráveis episódios arquitetônicos. Os subúrbios, por exemplo, têm a sua fisionomia própria, os seus hábitos, as suas tradições, a sua maneira especial de viver e sentir... O Meyer, Cascadura, Vigário Geral... são pequenas cidades que jamais se poderiam confundir entre si. Dentro da zona urbana, os bairros se diferenciam como obras diversas de pintores vários. Copacabana já tem uma mentalidade formada — e essa mentalidade nasce de sua independencia orgânica e funcional. Tem os seus cinemas, as suas casas de modas, os seus bancos, os seus jornais. Um habitante de Copacabana sentir-se-ia deshonrado si tivesse que ir ao Centro para comprar um novelo de linha, ou, mesmo, um automovel... Os de Ipanema nada têm que ver com Copacabana. Os bairros atlânticos formam outras tantas cidades — cada uma com os seus característicos, os seus jardins, as suas praças e — o que é mais — com a sua propria aristocracia.

Juntemos a isso a prodigiosa capacidade de adaptação que a Cidade possui. Nenhuma outra, no Brasil, é mais plástica, acolhedora e humana. Em 1850, o Rio era romantico e lia "Atala", de Chateaubriand; hoje, é realista e compra as revistas norte-americanas de Cinema. Ontem, o seu idolo era José de Alencar; hoje, é Margaret Mitchel... Em vez dos bailes e dos recintos fechados, prefere as praias e o **volley ball**. A **urb** anda em dia com os ensinamentos da Ciência e os imperativos da Moda. Foi ela uma das primeiras cidades do Mundo a fazer cortar os cabellos ás suas mulheres. O cabelo curto vai bem a estas praias alvissimas, em que o velho Netuno espreita, com o tridente á dextra. Não foram só as cabeleiras que se encurtaram: os **maillots**, os **escrúpulos**, a propria vida humana, pela intensidade com que é vivida.

des centros internacionais de turismo. Nenhum homem (qualquer que seja a raça ou religião á que pertença) aqui encontra ambiente hostil, ou aspecto desfavoravel. Todos os povos estão credenciados junto ao espirito hospitaleiro dos cariocas. O clima varia — para attender á diversidade das latitudes... No verão, é abracador, em homenagem aos nossos avós lusitanos, que sempre amaram a Africa; no inverno, é frio, quasi polar, em honra ás nações nórdicas, alguma das quais, como a Holanda, aqui deixaram um pouco da sua alma e do seu sangue...

Na primavera, o Rio é, sem duvida nenhuma, o pedaço de terra mais parecido com o Céu que existe no mundo. Manhãs limpidas, de um sol sem raios, onde a capacidade de iluminar neutralizou o direito de aquecer; tardes feitas de ouro liquido, que se derrama pelas árvores, ruas e casas como uma benção luminosa e terna; noites frescas, palpitantes de fecundidade e de silencio, através das quaes a gente parece ouvir a voz universal do Creador; eis o que é a Capital do Brasil na quadra mais risonha e amavel do ano.

O Mar, a Montanha, a Floresta, os accidentes variadissimos do terreno fazem, do Rio, o resumo sonoro de uma prodigiosa orquestração da Natureza. Nápoles é bela pela sua baía; Estambul, pelos seus minaretes; Sidney, pelo seu porto; Ostende e San Sebastian, pelas suas praias. A Suíça é famosa pelos seus lagos; o Canadá, pelas suas florestas; a Russia, pelas suas **steppes** geladas... Mas o Rio tem, a um tempo, a majestade de Génova, o pinturesco de Stambul, o recorte geográfico de Sidney, as praias alvinitentes de Ostende e San Sebastian... Tudo aqui se concentra, num cosmorama prodigioso ante o qual têm emudecido as vozes mais eloquentes da Poesia e da Prosa universais... Ainda não appareceu o cantor da Cidade — o Homero desta novissima Troia, onde também ha Helenas de prodigiosa beleza, embora lhes falte o assédio longo dos Gregos...

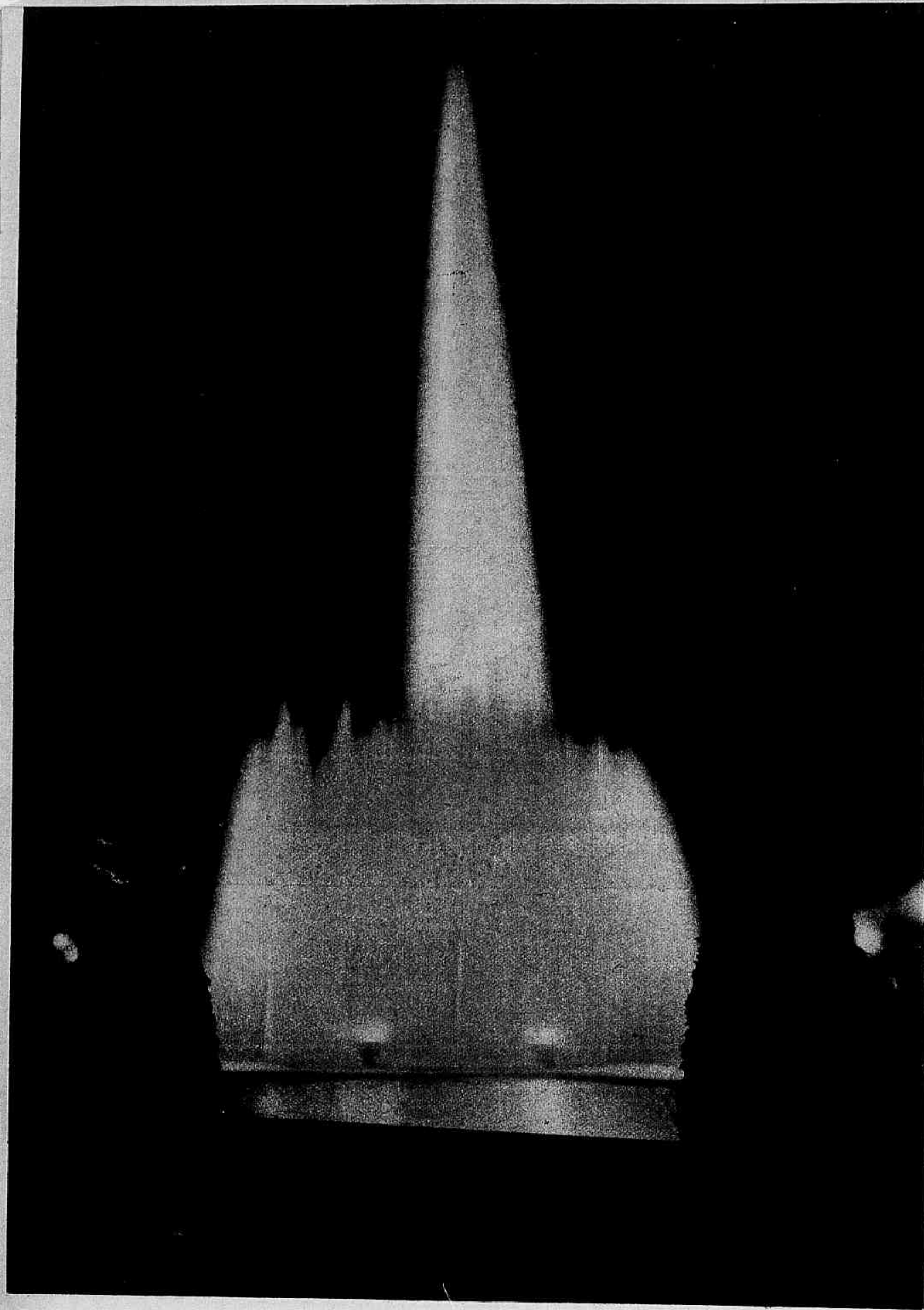
♦ ♦ ♦

Cidade de Deus — assim lhe chamo, á **urbs** incomparavel, ante a qual, como em face de um Misterio, só temos que ajoelhar-nos e baixar a fronte... Ergamos as mãos ao alto, para agradecer ao Senhor a dadiva munificente. A posse desta Cidade formosissima vale por todos os tesouros e por todas as honras... Ela não é apenas bela: é boa como um seio materno e sensível como um coração apaixonado.

Não recusa nenhuma das suas louçainhas aos que a procuram. Como uma fonte inexgotavel, mana, do seu flanco, a graça infinita da sua beleza.

Cidade de Deus, Deus te abençoe e proteja! Que os teus céos, sempre limpids, nunca vejam os horrores da guerra, nem se infeccionem dos germes das doenças; que as tuas árvores para sempre sejam fecundas e de doces frutos, que as tuas aguas jamais sequem, para que todos os homens possam matar a sua sede e a sua angustia; que as tuas montanhas — na mais alta das quaes Jesus Cristo abre os braços eternos — apontem para o alto, através dos séculos, como uma ação de graças dos brasileiros. A'quele que lhes deu a mais bela e humana das cidades do mundo...

Cidade brasileira por excelencia, o Rio tem todavia a alma cosmopolita dos gran-



AS AGUAS COLORIDAS DOS JARDINS

DEPOIS DA VELHA EXPERIÊNCIA DE COLADON, AS FONTES DOS JARDINS PUDEAM APRESENTAR A MARAVILHA DAS AGUAS COLORIDAS. NASCERA A **FONTE MÁGICA** QUE APÓS SE TORNA-RIA COMUM, ENCANTANDO A ASSIS-TÊNCIA ENORME DAS EXPOSIÇÕES DE LONDRES, MANCHESTER, GLASGOW E BARCELONA, NO ÚLTIMO QUARTEL DO SÉCULO XIX.

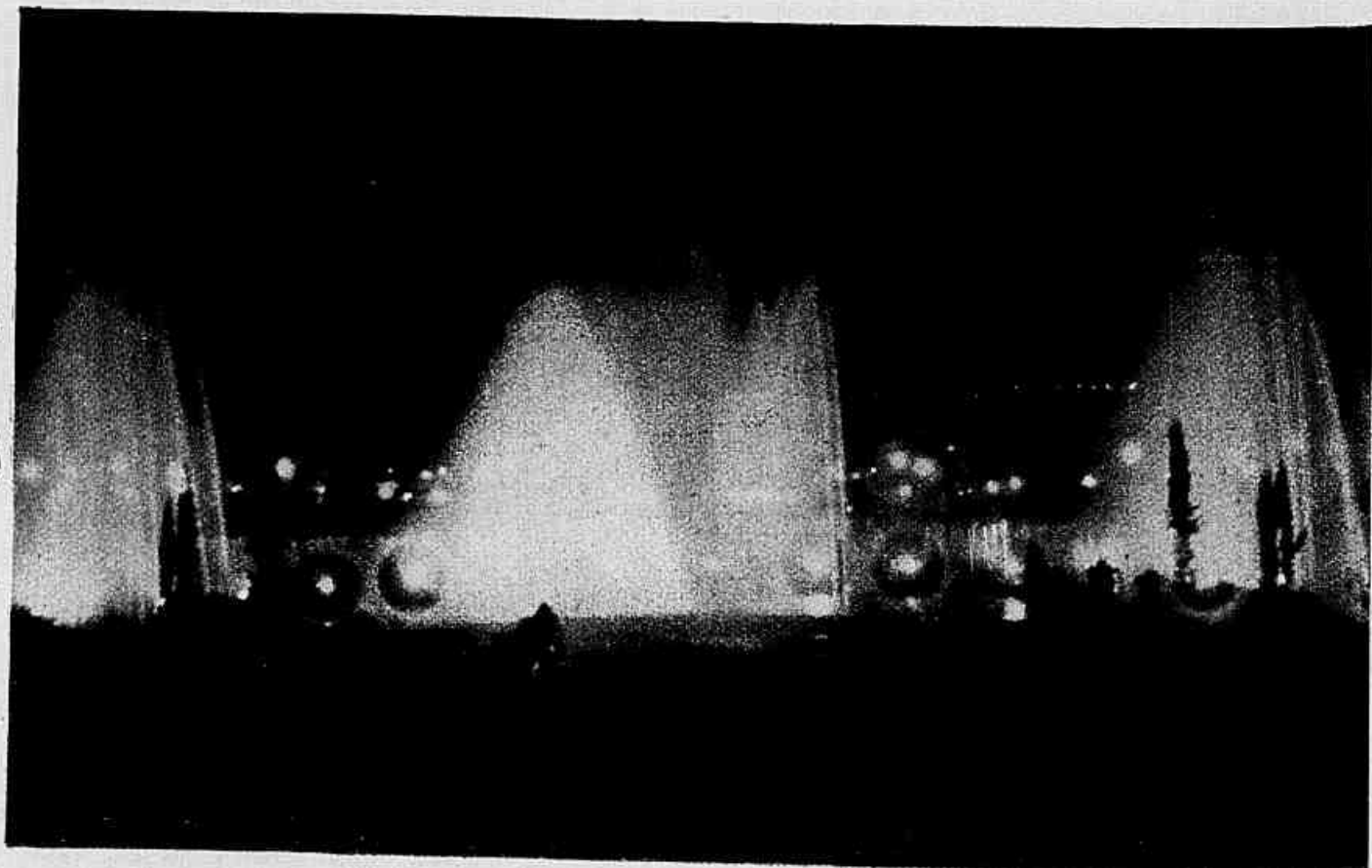
AS AGUAS IRISADAS SÃO TAMBÉM UMA DAS BELEZAS DOS PARQUES PRA-SILEIROS. AS CÔRES BAILAM NA ES-CURIDÃO DA NOITE, ALEGRES, SUGES-TIVAS, DANDO VIDA AO LÍQUIDO IN-COLÔR. TUDO O QUE OS REPUXOS TI-NHAM DE MAGNÍFICO SE TORNOU MAIS MAGNÍFICO AINDA COM A MA-GIA IRRESISTIVEL DA CÔR.

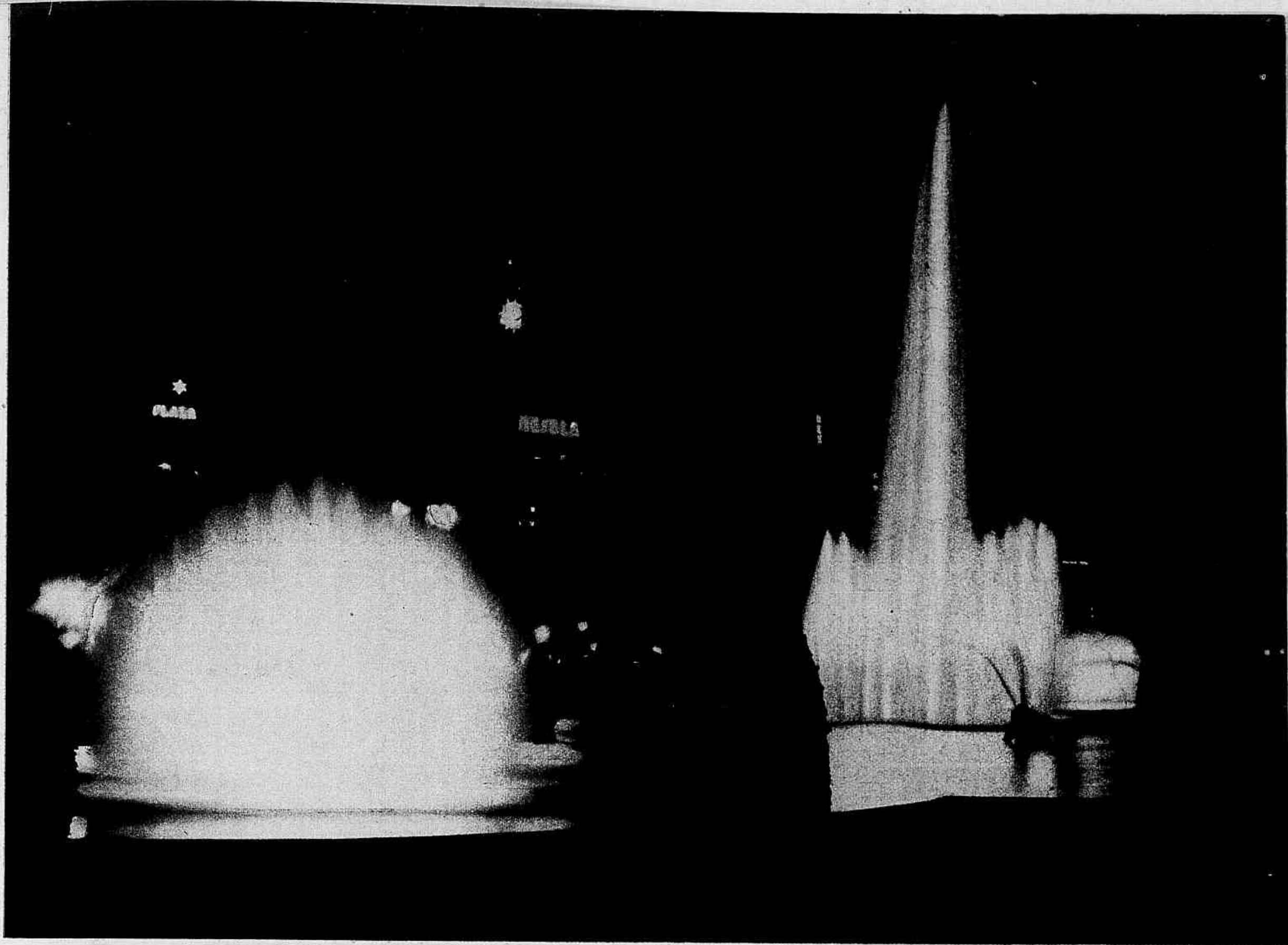
A EVOLUÇÃO ARQUITETÔNICA DAS CIDADES NÃO SE DETEVE NO ARRÔJO DAS EDIFICAÇÕES QUE BORDAM OS NOVOS TRACADOS DOS LOGRADOU-ROS; FOI CREADA TAMBÉM UMA AR-QUITETURA BOTÂNICA, QUE DÁ AOS PARQUES E JARDINS UM ENCANTO NOVO, E NELES FIZERAM JORRAR A AGUA ILUMINADA, COMO SE UM AR-CO-IRIS SALTASSE DA TERRA PARA BAILAR, ACESO, NO ESPAÇO.

AS FONTES, LUMINOSAS SÃO, HOJE EM DIA, UM ACESSÓRIO DE BELEZA. DÃO VIDA E VESTEM DE MAIS POESIA OS JARDINS BIZARROS DAS CIDADES, PORQUE, QUANDO ÊSTES ADORMECEM NAS SOMBRAS DA NOITE, SÃO ELAS QUE OS ACORDAM COM A SARABAN-DA DAS AGUAS POLICRÔMICAS.

À DISTÂNCIA, DIR-SE-ÍAM SOMBRAS ERRANDO SÔBRE OS VERGEIS, DUEN-DES ESTRANHOS SARACOTEANDO NO AR, FANTASMAS ESQUISITOS NUMA RONDA ORIGINAL POR ENTRE FLÔRES. SÃO CLARÕES QUE VIVEM, IRREQUIE-TOS, EXPLODINDO DE DENTRO DA ES-CURIDÃO.

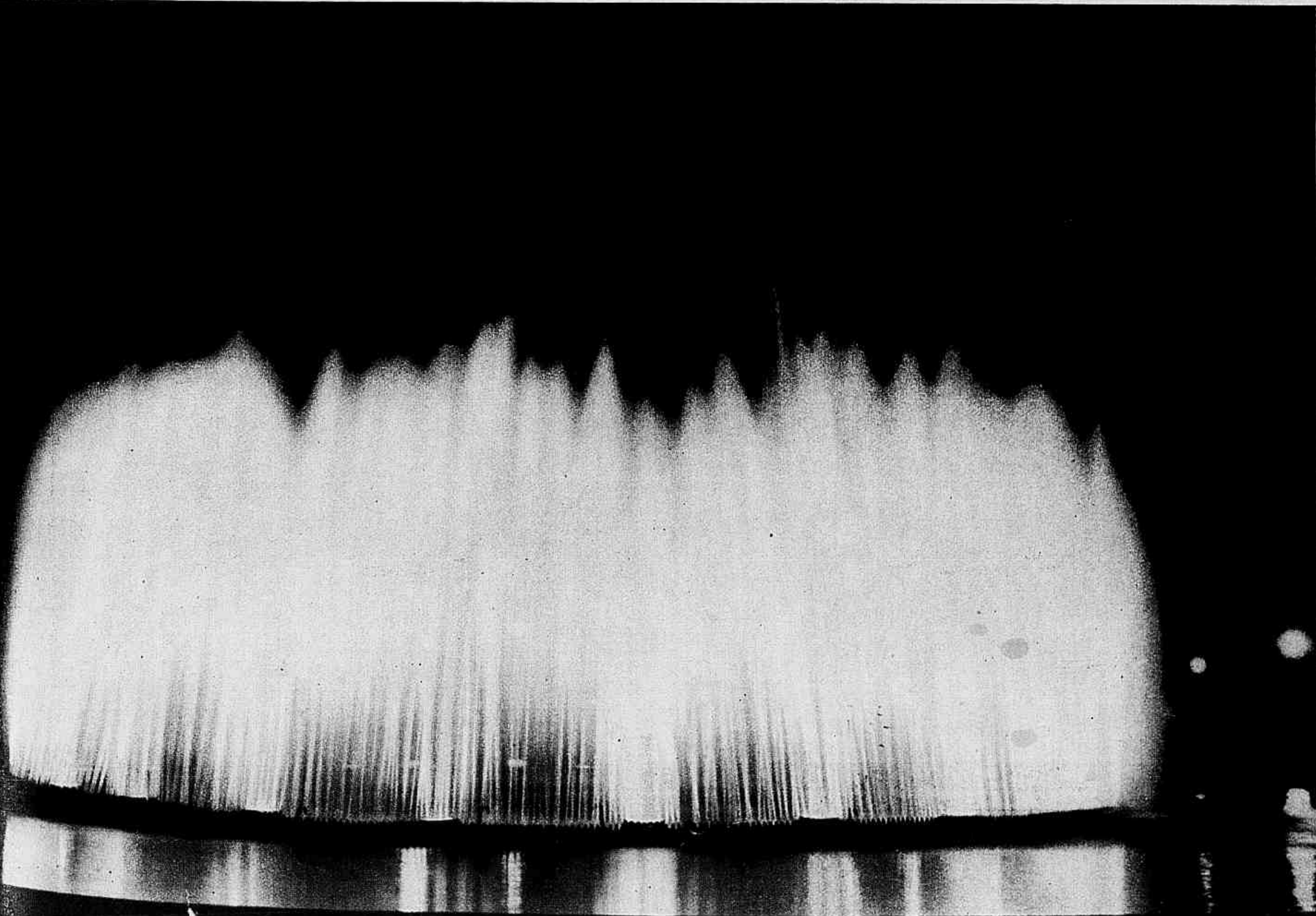
PERTO, PORÉM, SÃO AGUAS QUE BRINCAM, ESPIRALANDO NUMA CAVAL-GATA ASCENSIONAL. SÃO AGUAS QUE CANTAM NUMA SURDINA TODA SUA, INIMITÁVEL E INCOMPARÁVEL. OS RIOS TEEM CANTILENAS; AS CACHOEI-RAS TEEM BRAMIDOS; AS FONTES, PO-RÉM, ESSAS MURMURAM, CANTANDO BAIXINHO, EM MÚSICA SUGESTIVA CO-MO OS EMBALOS.





JUNTO DE UMA FONTE, A CRIATURA MAIS PROSAICA
SONHA E, INSENSIVELMENTE, CISMA. CONFRONTA AS AGUAS
QUE SOBEM COM AS ÂNSIAS QUE SE ALTEIAM NO ESPÍRITO
HUMANO, E CHEGA A PENSAR EM QUE AS AGUAS QUE
TORNAM A CAIR SÃO TAMBÉM COMO AS ÂNSIAS INSATIS-

FEITAS, QUE SE DESMORONAM. E, NA REALIDADE, TUDO É
FEITO DE ALTERNATIVAS. A ASCENSÃO É A VÉSPERA DA
QUEDA E ESSA, ÀS VEZES, NUMA OBSTINAÇÃO, SE TRANS-
FORMA EM NOVA SUBIDA, COMO A DAS AGUAS COLORIDAS
DOS JARDINS.



Jardim Guanabara

(ILHA do GOVERNADOR)

ASSIM DIZ O ADAGIO:
PELO RODAR DA CARRUAGEM
SE CONHECE QUEM VEM
DENTRO



Siga a Estrada Real...

...E VÁ AO JARDIM GUANABARA

ONDE REALMENTE ENCONTRARA'
OS MELHORES TERRENOS DO RIO!...

JÁ FORAM VENDIDOS
MAIS DE 3.500 LOTES!...

INFORMAÇÕES:

Av. RIO BRANCO, 108-13.º AND.

PHONE 22 - 6752 - RIO

LEGALISADOS SOB N.º 14 NO 7.º OFFICIO DE IMOVEIS CONF. LEI 58

EM que pese aos acusadores impenitentes dos engenheiros e dos arquitetos, frequentemente acimados de desalmados iconoclastas ou inveterados demolidores das edificações que, reagindo á ação do tempo, conseguem sobrevi-

ver milagrosamente até aos nossos dias; em que pese aos transmissores do lugar comum de que a picareta é o inimigo numero um dos monumentos de outras épocas, temos de contemporizar um pouco e admitir á luz das modernas teorias urbanísticas que o engenheiro e o arquiteto são, ao contrario do que se pensa vulgarmente, legítimos e conscienciosos preservadores das belezas antigas, quando elas guardam, na pureza e na autenticidade das suas linhas, mensagens estéticas legítimas e perduráveis.

Para o profissional que conheça bem a sua arte; para o urbanista para quem a cidade é uma especie de organismo vivo, com pulmões, arterias e veias, um conjunto harmonico em que nada póde ser agregado ou subtraído arbitrariamente sem que se rompa o equilibrio geral; para o técnico seguro e honesto, a picareta, o compasso, o tira-linhas, a curva francesa e todos os variados instrumentos utilizados quando o homem se debruça sobre a prancheta ou ensaia o gesto demolidor, erguendo com os dois braços a pesada marreta, são outros tantos instrumentos de preservação das joias arquitetônicas que resistem á crua aferição de seus valores estéticos, que suportam gallhardamente a ofensiva dos mais variados e díspares

Herança arcaica das cidades modernas

PRECISA SER PRESERVADA A TRADIÇÃO? — OU O URBANISTA É UM DESTRUIDOR? — ONDE SE COMBINAM O CIRURGIÃO E O FIGURINISTA, E ONDE SE DIZ QUE EXISTE O SONHO ENTRE A DINAMITE E A ARGAMASSA.

DANILO BASTOS

De certo, o urbanista é um homem que, do mesmo modo que destruirá alegremente a dinamite um trecho inestético e inabitável de uma cidade, destruirá talvez uma capital inteira com um sorriso nos lábios, mas deterá

comovido o seu martelo diante da voluta de uma coluna jônica. É um cirurgião sanguinário que extirpará quistos e corrigirá com absoluto sangue frio casos teratológicos na "urbs" que cresceu indisciplinadamente e é, ao mesmo tempo, o figurinista desvelado que incrustará com sabio zelo um camafeu ou uma rosácea antiga nas pregas e nos plissados mo-

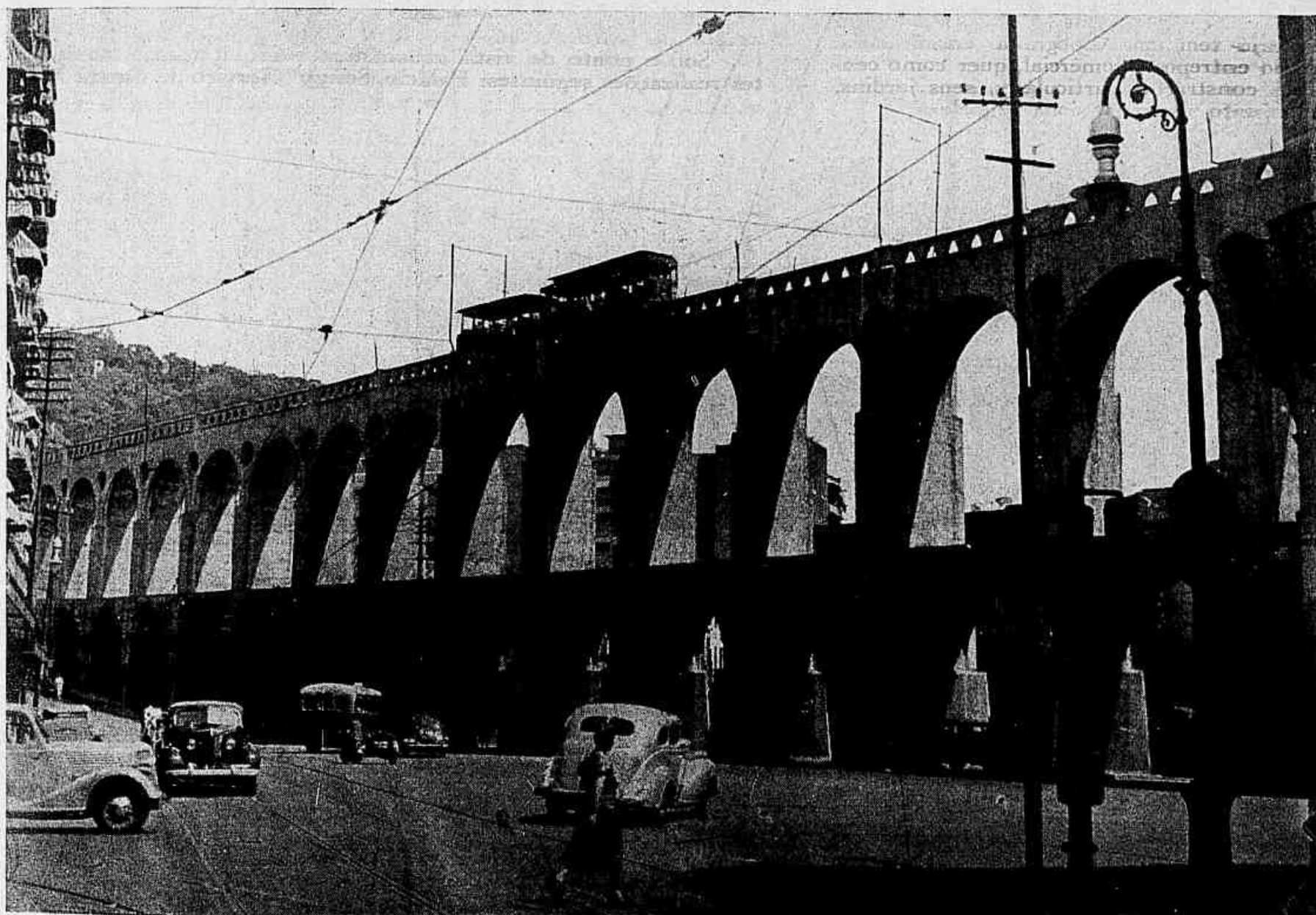
dernos sugeridos pelos mais avançados tendencias mundanas.

É um demolidor. Mas antes de tudo é um artista, um reconstrutor e um zeloso restaurador das belezas antigas. Derruba furiosamente o que foi erigido arbitrariamente, edifica prazenteiramente com maior inspiração de conforto e bem-estar e por vezes restaura, quando não impõe, entre as paredes lisas e altíssimas dos "arranha-céus", a dignidade heráldica de um solar solitário com braços a côres vivas, ou planta entre a vaidade e o orgulho dos homens o prestigio meditativo, pontegudo e ogival de uma catedral gótica. Lançará viadutos e suspenderá pontes ou "elevateds", mas preservará com carinho o aqueduto que testemunhou a passagem de varias décadas. Traçará os mais modernos e higiênicos planos de saneamento e de serviços adutores, mas cuidará também de restaurar o chafariz e a fonte antiga, reavivando os caracteres desgastados para que não morra também a inscrição histórica que ainda fala latim. Fará o passado reviver. Em lugar da bica moderna de metal amarelo, deixará que a água jorre pelo boca escancarada do leão, cuja cabeça foi ha tempos esculpida na pedra, ou deixará que o veio liquido esguiche como uma emanção inocente do garotinho de pernas abertas, que é "util ainda brincando". Conservará sob as arvores frondosas do jardim público o pórtico famoso que evoca a sombra e, sobretudo nos silencios da noite, idílios antigos e espalha pelo ar os perfumes românticos que se esgarçam por entre as folhas verdes do parque. Guardará a cidade velha dentro da cidade nova. A trepidação da vida moderna e a placidez dos dias ocultos nas brumas do passado viverão como contemporaneos. O "arranha-céu" e o chafariz assistirão ao drama e á comédia de todos os dias e servirão indistintamente como pontos de referencia da topografia urbana. A catedral, o solar e o "sub-way" sugerirão, sem duvida, através dos tempos, os mesmos sentimentos de religiosidade, a mesma sensação de abundância e a mesma impressão de agitação febril. E tudo isso se fundirá numa complexa sugestão de paisagem a que se agregará a melopéia dos ruidos urbanos, compondo assim a fisionomia da cidade.

A preservação dessa fisionomia através dos tempos é, sem duvida, uma das mais árduas tarefas com que se defronta o urbanista. Neste trabalho de desvelo e sobretudo de honestidade profissional, o urbanista tem de se utilizar de todo um precioso acervo de cultura histórica e artistica, por vezes inteiramente insus-

peitado pelo homem comum. Demanda, sem duvida, tal mistér, antes de tudo, um perfeito e minucioso conhecimento, mais do detalhe do que do conjunto da obra.

Quando se trata, então, da preservação da fisionomia tradicional das velhas cidades, incluindo frequentemente difíceis trabalhos de restauração, o esforço do técnico tem de se inspirar nas mais legítimas fontes historicas e artisticas e de seguir "pari-passu" o roteiro da evolução de tão imenso e inestimável patrimonio. O urbanista revela-se, desse modo, um homem em que se equilibram e se compensam as mais desencontradas tendencias. É um homem perenemente curvado sobre a historia da arte, um incansável pesquisador dos fastos historicos e artisticos, um artista em constante febre de criação, um demolidor desassombrado investindo contra o tijolo e o cimento, e um temperamento sempre disposto a reconciliar o passado com o presente, restaurando aqui e ali o que o tempo imerecidamente desgastou. É um homem que, dentro da cidade, se traçou ele mesmo o seu "Signum Salomonis", composto de tres elementos que se completam e se interpenetram maravilhosamente: a dinamite, a argamassa e o sonho.



Os Arcos da Carioca — antigo aqueduto, hoje viaduto — obra de Gomes Freire.

critérios artisticos e que se impõem com vantagem quando os seus detalhes e os seus frisos finamente lavorados são postos em cotejo com os versáteis e futeis arabescos em moda.

—oOo—

O urbanista é indiscutivelmente um homem a serviço de todo um sistema de forças renovadoras e, se quizerem, mesmo demolidoras, quando o conceito de demolir se traduz por um princípio de regeneração urbana, de adoção de métodos racionais aplicados ao traçar e ao edificar as cidades, e se resume no salutar delirio de desatracar para construir mais largo, mais amplo, mais arejado.

Tudo isso, entretanto, por mais que pareça paradoxo ou revele um extranho e insólito sadismo, é perpetrado, na verdade, com um júbilo e uma efusão de espirito tanto mais espontaneos quanto mais seguro de si esteja o autor do projeto, o homem de imaginação ardente e ousada que vê tudo através da luneta do seu "tráfego". Mas tudo isso é feito, ao mesmo tempo, com firmeza de animo e uma cordencia tranquila, tanto mais repousadas quando se trata de um homem soberbamente informado acerca das tradições historicas e artisticas que presidiram á formação da cidade e porventura hajam inspirado os seus fundadores, e além de tudo confessor de todas as fórmulas e de todos os preceitos técnicos que porventura vigaram no tempo dos assirios e dos babilonios, dos egipcios e dos arabes, dos chinos, dos gregos e dos romanos, na idade-média e nos tempos modernos, em Tóquio e em Nova York.

A. GAMA DE PAULA

ARCHITECTURA

ADMINISTRAÇÕES

FISCALISAÇÕES.

RUA RONALD DE CARVALHO, 98

TELEPHONE: 27-1638

Aracajú

QUANDO da colonização de Sergipe, Cristóvam de Barros, após renhidas lutas com os Caetés, e tendo triunfado em 1.º de Janeiro de 1590, fundou no local uma povoação que, para relembrar seu nome, ficou sendo chamada São Cristóvam de Sergipe d'El-Rei. Foi essa a primeira capital.

Decorrido algum tempo, foi removida a séde da aludida povoação para perto do rio Poxim e, tempo depois, para as margens do Paramopama, e o povoado Aracajú, que preexistia, voltou a ser apenas um simples aldeamento que, nessa ocasião, estava relativamente desenvolvido.

Em 1669, ano em que foi nomeado capitão dêsse povoado o autóctone João Mulato, já eram as referidas paragens bastante visitadas, por embarcações procedentes das localidades vizinhas.

Passaram-se os tempos e a povoação não demonstrava maior surto de progresso, adstrita assim às exíguas possibilidades do meio.

Não obstante, pela resolução n.º 413, de 17 de Março de 1855, o então Presidente da Província, Inácio Joaquim Barbosa, transferiu para êsse local a séde da Capital, para a margem direita do rio Serigy, cujo nome evoca o do chefe indígena que se opuzera à colonização das terras entre a foz do São Francisco e a baía de Todos os Santos.

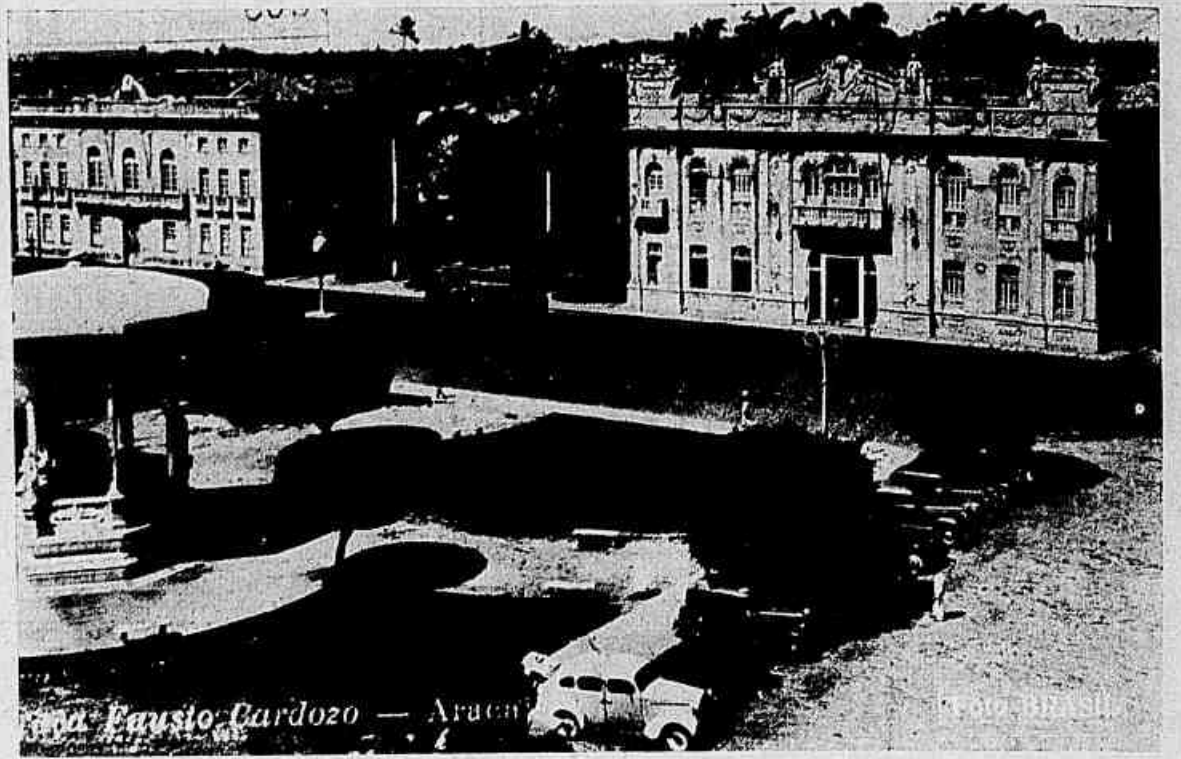
Este fato culminante provocou vários protestos dos habitantes da antiga Capital, secundados pelos vereadores da Camara Cristovense, visto se lhes afigurar uma cousa irrealizável a mudança da Capital para uma praia sem os necessários requisitos, nem quanto ao ponto de vista material, nem quanto ao sanitário.

A despeito do clamor e prevendo que seu sonho audacioso se transformaria em realidade magnífica, o presidente Inácio Barbosa fechou os ouvidos á grita dos descontentes e a mudança se fez.

A evolução da Capital de Sergipe, morosa a princípio e depois célere em todos os setores da sua atividade, tem demonstrado que a idéa pertinaz do saudoso presidente não foi uma cousa vã, porque encontrou campo propício á sua germinação.

Edificada no plano, a cidade de Aracajú tem uma topografia encantadora. Sua importancia aumenta sempre, quer como entreposto comercial, quer como centro de cultura. Seus edifícios públicos, suas construções particulares, seus jardins, suas ruas limpas e retas, formam êsse conjunto de impressionante beleza.

Aracajú dispõe de serviços de luz elétrica, esgôto e água. O serviço de iluminação elétrica foi inaugurado em 1913 por uma empresa particular, que passou para o Estado em 1916, até 1924, ano da inauguração da Empresa Tração Elétrica de



A praça Fausto Cardoso, em Aracajú. Ao fundo: á direita, o palácio do Governo, á esquerda, a Assembléa.

Aracajú, hoje denominada Serviço de Luz e Fôrça de Aracajú, pertencente ao Estado.

O serviço de água foi inaugurado em 1910 e o de esgôto em 1914, ambos de realização do Estado.

Dispõe a Capital de todos os meios modernos de viação. E' servida pela E. F. Este Brasileiro, que a liga com a margem direita do rio S. Francisco e com a cidade do Salvador, cortando assim o Estado de norte a sul. E' servida por várias empresas particulares de ônibus, para as principais cidades do interior, e conta com a navegação fluvial pelo rio Sergipe, a qual liga Aracajú ás cidades de Laranjeiras, Maroim e Riachuelo. O aéro-porto da capital é servido cinco vezes por semana por aviões de várias companhias.

Sob o ponto de vista urbanístico e arquitetônico, merecem destaque as recentes realizações seguintes: Palácio Serigy (Serviço de Saude Pública), Sanatório para Tuberculosos, Leprosário, Cidade de Menores Getúlio Vargas, Biblioteca Pública e Lactário Municipal.



**JUVENTUDE
ALEXANDRE**



Administração Henrique Dodsworth seu programa urbanístico

No ano corrente vão ter início as grandes obras de remodelação do Rio de Janeiro, que devem ficar terminadas em 1943. É vasto o conjunto de obras a realizar, pois a Prefeitura pretende, nestes três anos, arrasar o morro de Santo Antonio, ampliando os jardins da Glória e do Flamengo, e abrindo, nos terrenos conquistados, uma avenida de cinquenta metros de largura, a qual ligará o Campo de Santana ao Largo da Lapa.

A outra obra de vulto será a conclusão da Esplanada do Castelo, com o seu novo aspecto urbanístico; para isso efetuar-se-ão desapropriações nas ruas São José e Misericórdia, Beco do Castelo, Avenida Rio Branco e Largo da Carioca.

A terceira iniciativa municipal é a abertura da Avenida Presidente Vargas, com oitenta metros de largura, em prolongamento, até ao mar, da Avenida do Marquês, com desapropriações nas ruas Senador Euzébio, Visconde de Itauna, Azevedo Coutinho, General Caldwell, Marechal Floriano, São Pedro, General Câmara, Alfândega, Praça da República, Avenida Tomé de Souza, Rua Regente Feijó, Travessa São Domingos, Avenida Passos, Rua Teófilo Otoni, Rua da Conceição, Rua Dias da Costa, Rua dos Andradas, Uruguiana, Travessa Bom Jesus, Rua Miguel Couto, Avenida Rio Branco, Rua da Quitanda, Candelaria, 1.º de Março e Visconde de Itaboraí. Para essa obra gigantesca, que vai desalojar a igreja da Candelaria, construída para ficar isolada, a Prefeitura será obrigada a desapropriar 1.259 prédios. Isso representa um deslocamento imediato de 1.259 estabelecimentos comerciais que — ou terminam as suas atividades ou têm de procurar instalações provisórias e de emergência até à conclusão das obras, onde certamente irão encontrar instalações condignas.

Para essas obras de urbanização, cuja importância é desnecessário encarecer, a Prefeitura já orçou as despesas correspondentes, que são as seguintes:

Para o arrasamento do morro de Santo Antonio, a abertura da Avenida diagonal e a ampliação dos jardins da Glória e Flamengo: 240 mil contos.

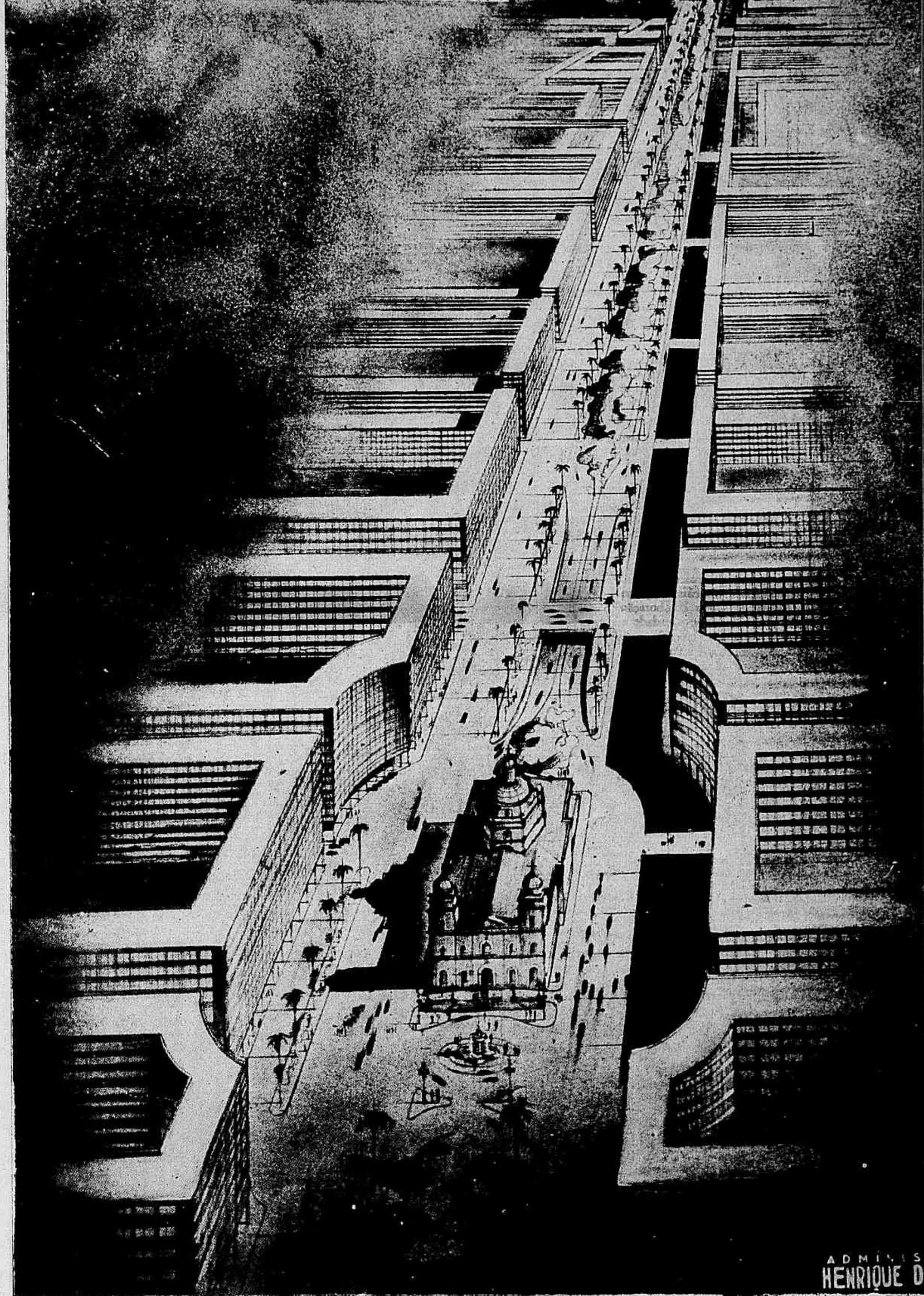
Para a conclusão da Esplanada do Castelo e construção da Avenida de contorno: 114 mil contos.

Para a abertura da Avenida Presidente Vargas, indo da Praça 11 de Junho até ao mar: 213 mil contos.

Como se vê, esses três grandes melhoramentos não chegarão a um total de 600 mil contos, pois que as três verbas somam apenas 567 mil contos. Para essas obras, a Prefeitura conta obter o dinheiro necessário com o produto da colocação das "Obrigações Urbanísticas", pagando, pelo menos, a metade das desapropriações com esses títulos, porque muitos dos proprietários terão razões bastantes para preferir-lhes o dinheiro.

Para as obras da Esplanada do Castelo e para o prolongamento da Avenida Nilo Peçanha, o total dos prédios a serem desapropriados e demolidos sobe apenas ao número de 207, sendo que os grandes e isolados edifícios do Liceu de Artes e Ofícios, do Hotel Avenida e todos os prédios que fazem a face da Rua São José, da esquina da Avenida Rio Branco até o Café Vitória, na esquina do Largo da Carioca, dos números 2 a 18, a casa da esquina com a Rua da Assembléia e mais os prédios desta rua N.ºs 123, 121 e 119 vão ser demolidos.

AVENIDA PRESIDENTE VARGAS



Essas demolições visam o espaço necessário ao prolongamento da Avenida Nilo Peçanha. No bloco a ser construído no local da demolição do Hotel Avenida serão construídos edifícios com 17 andares e que terão ao centro uma área coletiva de 1.445 metros quadrados. A Rua São José, em todo o lado ímpar, será desapropriada, e os terrenos novamente loteados. No espaço dos fundos da Rua São José, que darão para a Avenida Erasmo Braga, serão feitas altas construções, enquanto que dando para a Rua São José só serão permitidas construções baixas.

Verificamos, pois, que só para as duas grandes obras a serem realizadas vão ser destruídos 1.466 prédios, isso para a organização de um loteamento racional dando capacidade para a construção de edifícios que compensem, pela sua estrutura monumental, a obra formidável que vai ser iniciada e que transformará a fisionomia urbana da capital do país.

De Barata Ribeiro a Henrique Dodsworth

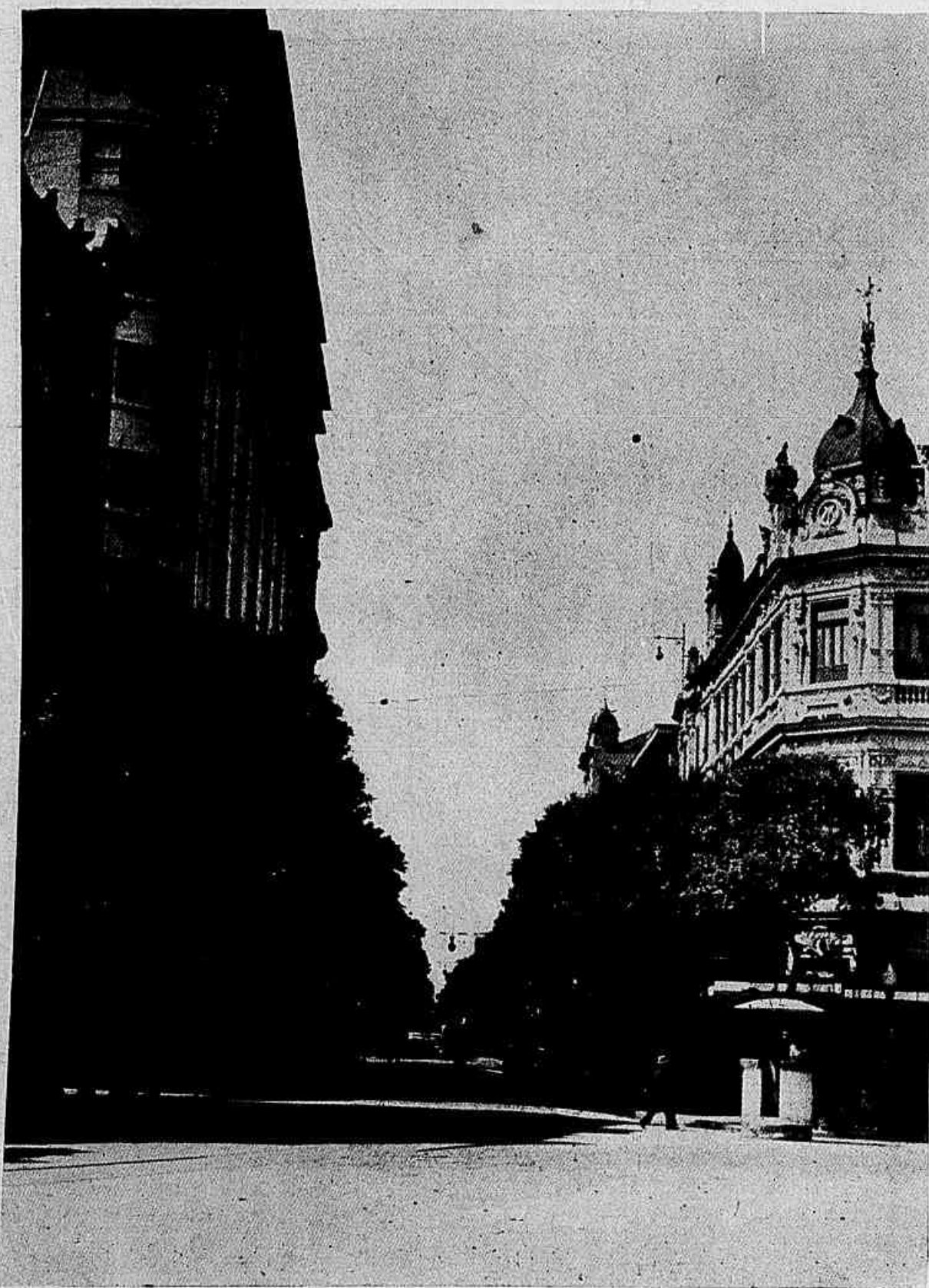
A feição urbana do Rio de Janeiro começou a desenvolver-se verdadeiramente com a República. O Império legara-nos uma capital estacionária, iluminada a gás, com veículos de tração animal, ruas estreitas e mal calçadas, e de condições sanitárias pouco lisonjeiras. Tudo, porém, foi pouco a pouco sofrendo as necessárias transformações, até à realização da cidade quase perfeita de que se orgulha o país.

Barata Ribeiro foi o primeiro Prefeito da capital a encetar empreendimentos notáveis. Deve-se-lhe a extinção das "Cabeças de Porco", famigerados redutos do centro urbano — as "Favelas" da planície — que aliavam à sordidez do aspecto físico a circunstância de serem núcleos geradores de tragédias. A ténpera de um homem bastou para a realização de uma obra formidável, como essa, apagando da zona central da cidade essa mancha material e moral. Barata Ribeiro, em cujo governo (1892) foi eletrificado o primeiro trecho das linhas de bondes da Jardim Botânico, até o então Largo do Machado, foi também o precursor do alargamento das vias velhíssimas do Rio, porque datam de sua administração curta, mas exemplar, os primeiros recuos das edificações.

A seguir, a atuação mais destacada à frente dos destinos da Prefeitura — atuação notabilíssima e incomparável — foi a de Francisco Pereira Passos, que assumiu o governo em 2 de Janeiro de 1903, exercendo-o até 15 de Novembro de 1906, quando terminou o quadriênio da inolvidável Presidência Rodrigues Alves. Pereira Passos foi, com justas razões, cognominado o "Haussmann Brasileiro". Só a sua energia e a sua competência poderiam realizar tanto em tão pouco tempo. Postas de lado as notáveis objetivações do cáis do porto e da avenida Rio Branco, em colaboração com o governo federal, deve a cidade a Pereira Passos as seguintes obras: abertura das avenidas Passos, Mem de Sá e Salvador de Sá; alargamento das ruas da Assembléa, Carioca, Uruguayana, Frei Caneca, 13 de Maio, Camerino e Prainha (hoje rua Acre); realização da Avenida Beira-Mar, concretização gigantesca e radiosa do sonho de D. Luiz de Vasconcelos em fins do século XVIII. Foi ainda Pereira Passos quem remodelou as Praças da República e Quinze de Novembro



A Praça Paris, de iniciativa do prefeito Prado Junior.

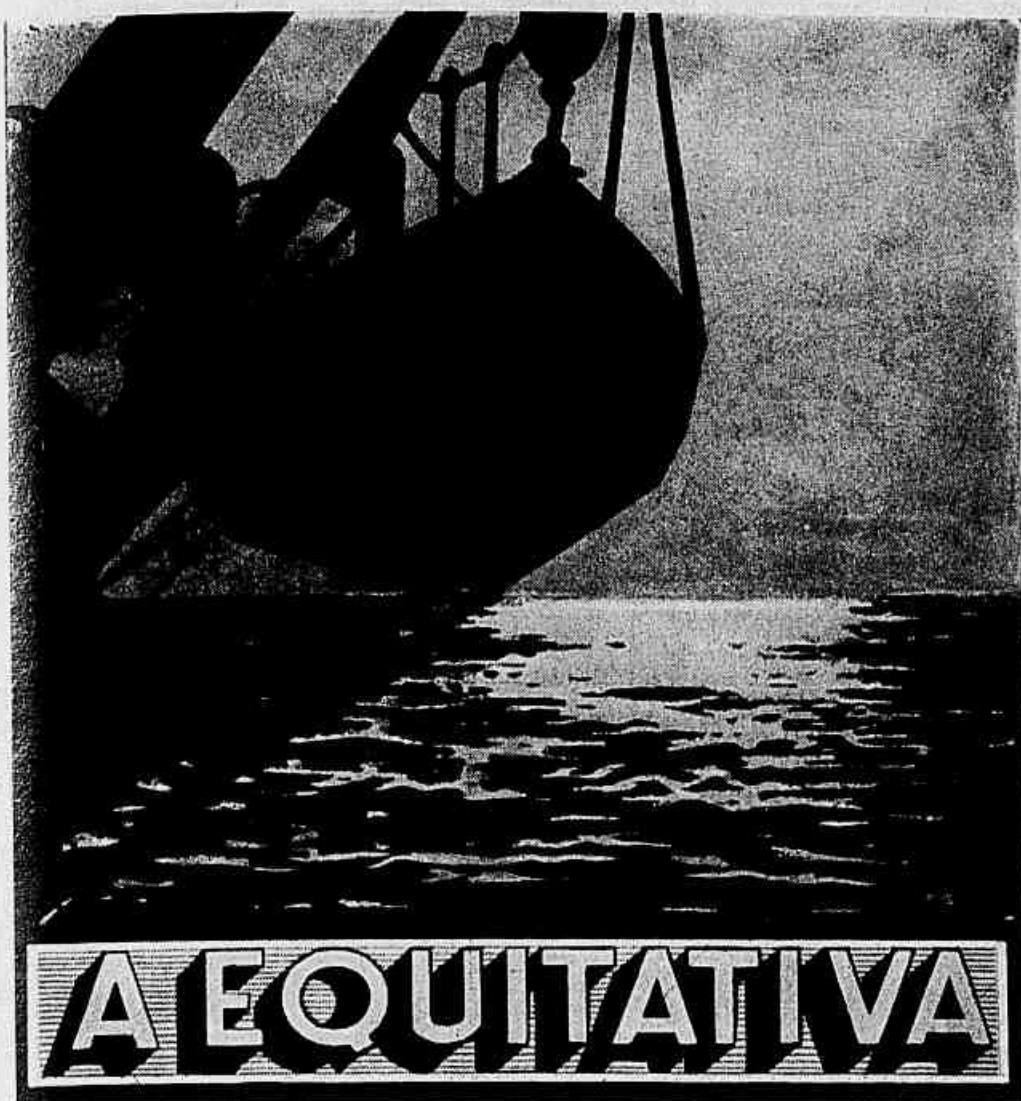


Rua da Assembléa, alargada pelo prefeito Pereira Passos.

OLIVEIRA LIMA & CIA. LTDA.
ENGENHARIA — ARCHITECTURA — CONSTRUÇÕES



RUA MEXICO 90 — 7.º and. Salas 701 a 709
TELEPHONES: Gerencia 42-6943 — Escriptorio 42-4380 e 42-4780
RIO DE JANEIRO



MESMO COM O MAR BONANÇOZO
O BOTE SALVA-VIDAS
DEVE ESTAR SEMPRE PRONTO
PARA QUALQUER EMERGÊNCIA...

EM TODO O TERRITÓRIO NACIONAL

A EQUITATIVA

é a única Companhia de Seguros de vida que opera em **SORTEIOS** pagos em dinheiro á vista.

SUA CARTEIRA EM VIGOR:
aumentou no quadriênio de 1937-1940

81,01 %!

SUA PRODUÇÃO

comparada nestes dois últimos biênios:

1937-938	Rs. 301.808:960\$000
1939-940	Rs. 345.899:661\$000

PAGAMENTOS

realizados até 31 de Dezembro de 1940:

Sorteios	Rs. 28.560:369\$000
Sinistros	Rs. 60.376:138\$000
Em vida	Rs. 92.305:263\$000
Total:	Rs. 181.241:771\$000

Apólices liberais. — Apólices com
Sorteios em dinheiro à vista. — Apólices
de dotação de creanças. — Apólices de
garantia de empréstimos hipotecários.
Seguro Comercial. — Seguro em Grupo.

AGÊNCIAS EM TODOS OS ESTADOS

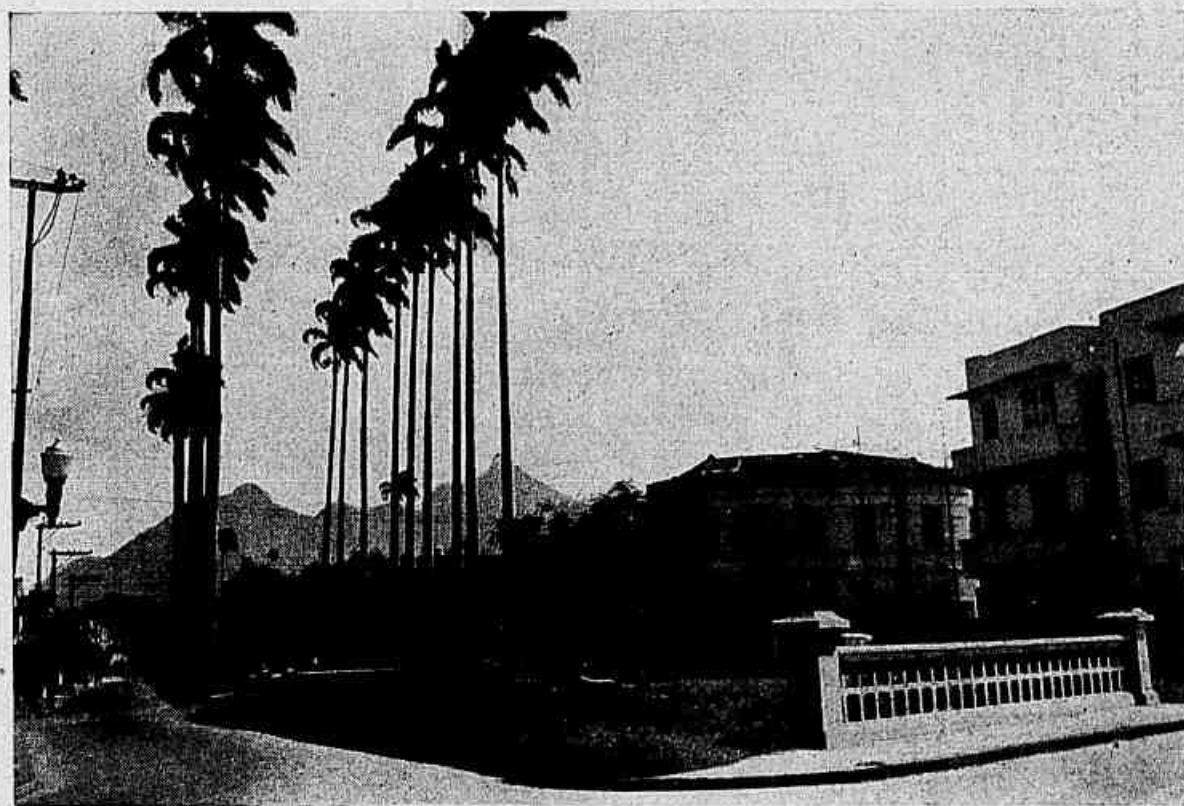
SÉDE: — AVENIDA RIO BRANCO, 125 — RIO

e o Campo de S. Cristóvam; o canal do Mangue e o boulevard de S. Cristóvam, e foi ele quem cuidou da Estrada das Furnas da Tijuca. Passos foi também o autor do Tunnel Novo, segunda ligação de Botafogo com Copacabana. Foi ele quem canalizou o rio Carioca, sobre o qual passa a atual rua Conde de Baependy. Foi ele quem alargou a rua de S. Joaquim, na parte chamada "estreita", fazendo do novo trecho amplo com a antiga rua Larga — uma das raras ruas largas do Império — a atual avenida Marechal Floriano. Foi ainda ele quem demoliu o velhíssimo Mercado da Glória. E foi na sua administração — quando apareceram os primeiros automóveis no Rio de Janeiro — que a cidade foi toda iluminada a luz elétrica e as linhas de bondes todas eletrificadas. Em matéria de bondes, porém, Passos fez tudo, em vão, para que se abolissem os "reboques", coisa que foi conseguida em Buenos Aires. Na sua administração iniciou-se a construção do Teatro Municipal, terminada na administração subsequente, do general Souza Aguiar.

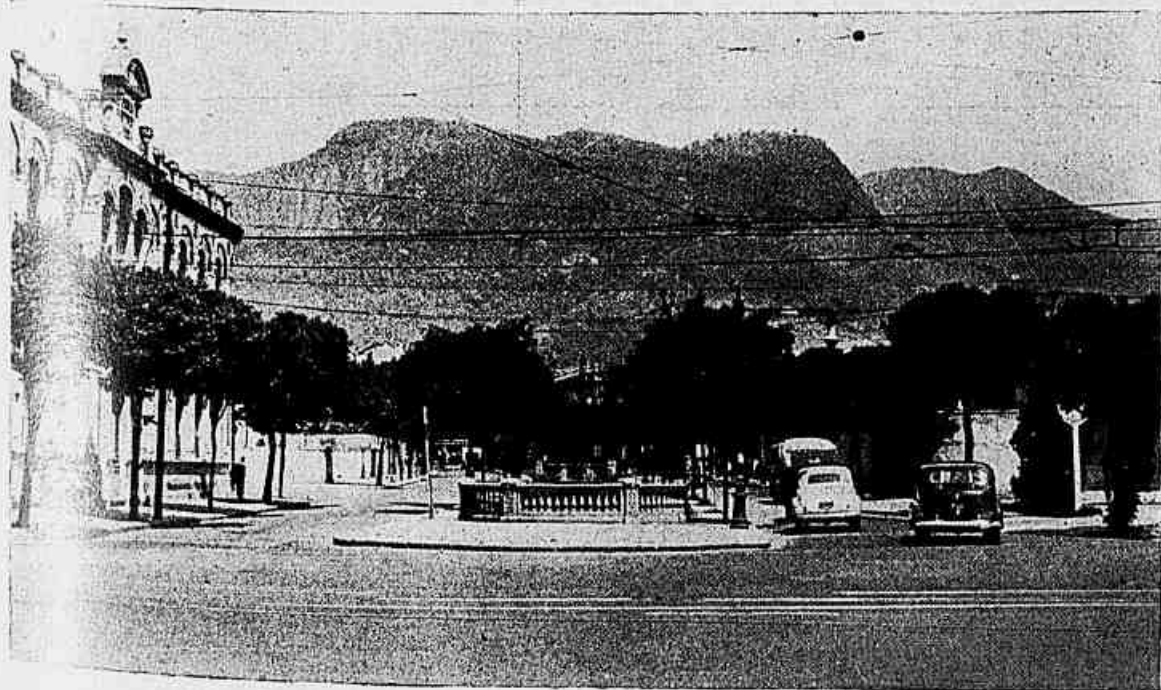
Francisco Pereira Passos, filho dos Barões de Mangaratiba, nasceu em S. João Marcos (E. do Rio) em 29 de Agosto de 1836 e faleceu a bordo do transatlântico "Astúrias", perto de Teneriffe, em 2 de Março de 1913. Engenheiro notável, administrou várias vias-ferreas e foi por duas vezes diretor da Estrada de Ferro Central do Brasil. Deve-se-lhe a escolha do grande engenheiro Teixeira Soares para a realização dessa obra notável que é o trecho da serra da E. F. Paranaguá a Curitiba. A via-ferrea do Corcovado é também obra sua, de parceria com Teixeira Soares.

Teve a Prefeitura do Rio de Janeiro outra administração notável, em 1919, com Paulo de Frontin, o engenheiro dinâmico que legou o nome ilustre a uma série imensa de obras. Foi Frontin quem alargou a Avenida Atlântica, projetou a atual avenida Delfim Moreira e iniciou a avenida Niemeyer. E' obra sua a avenida Presidente Wilson, com que realizou a ligação da avenida Beira-Mar ao Calabouço. E' dele o tunnel João Ricardo e é sua a canalização e retificação do Rio Comprido, em razão da qual surgiu a avenida que recorda o nome do notável engenheiro carioca.

André Gustavo Paulo de Frontin nasceu no Rio em 17 de Outubro de 1860. Engenheiro pela Escola Politécnica, da qual foi professor. Autor da célebre reali-



A avenida Maracanã — por cujo eixo, canalizado, corre o rio do mesmo nome — obra do prefeito Carlos Sampaio.



Avenida Paulo de Frontin — obra do prefeito Frontin em cujo eixo passa, canalizado, o Rio Comprido.

zação da "água em seis-dias". Diretor da E. F. Central do Brasil duas vezes. Conde pelo Papa Pio IX. Senador pelo Distrito Federal. Faleceu no Rio em 15 de Fevereiro de 1933. Foi uma das glórias da engenharia brasileira.

Deixou também fundos vestígios na administração o prefeito Carlos Sampaio, cuja obra mais notável foi o arrazamento do morro do Castelo, concluído, anos depois, na administração Prado Júnior. O prefeito Carlos Sampaio foi o prolongador da avenida Beira-Mar, porque não só realizou a avenida que contorna o Morro da Viuva, como ligou a Praia da Saudade à fortaleza de S. João. E' obra sua a canalização do rio Maracanã.

Seu sucessor, o prefeito Alair Prata, deixou o nome ligado ao Tunnel Velho de Copacabana, que ampliou. E' realização sua o canal da lagôa Rodrigo de Freitas, assim como o alargamento do largo da Carioca, á custa do desmonte do chafariz de 1834.

O prefeito Alair Prata foi substituído no govêrno da cidade pelo prefeito Antônio Prado Júnior, administrador de assinaladas iniciativas. Foi ele quem lançou a idéa da remodelação da cidade, contratando para isso o urbanista francês, prof. Alfred Agache, e também foi de iniciativa sua o levantamento da planta da cidade pelo processo aéro-foto-topográfico. E' realização sua a linda Praça Paris. Ao prefeito Prado Júnior também se devem notáveis melhoramentos em estradas de rodagem e a motorização do material da Limpeza Pública.

O atual Prefeito, sr. Henrique Dodsworth, tem a sua administração marcada por várias realizações felizes e, no momento, põe em execução uma obra vultosa de remodelação do centro urbano do Rio de Janeiro.

Essa é, sucintamente, a evolução da capital, do advento da República aos nossos dias.

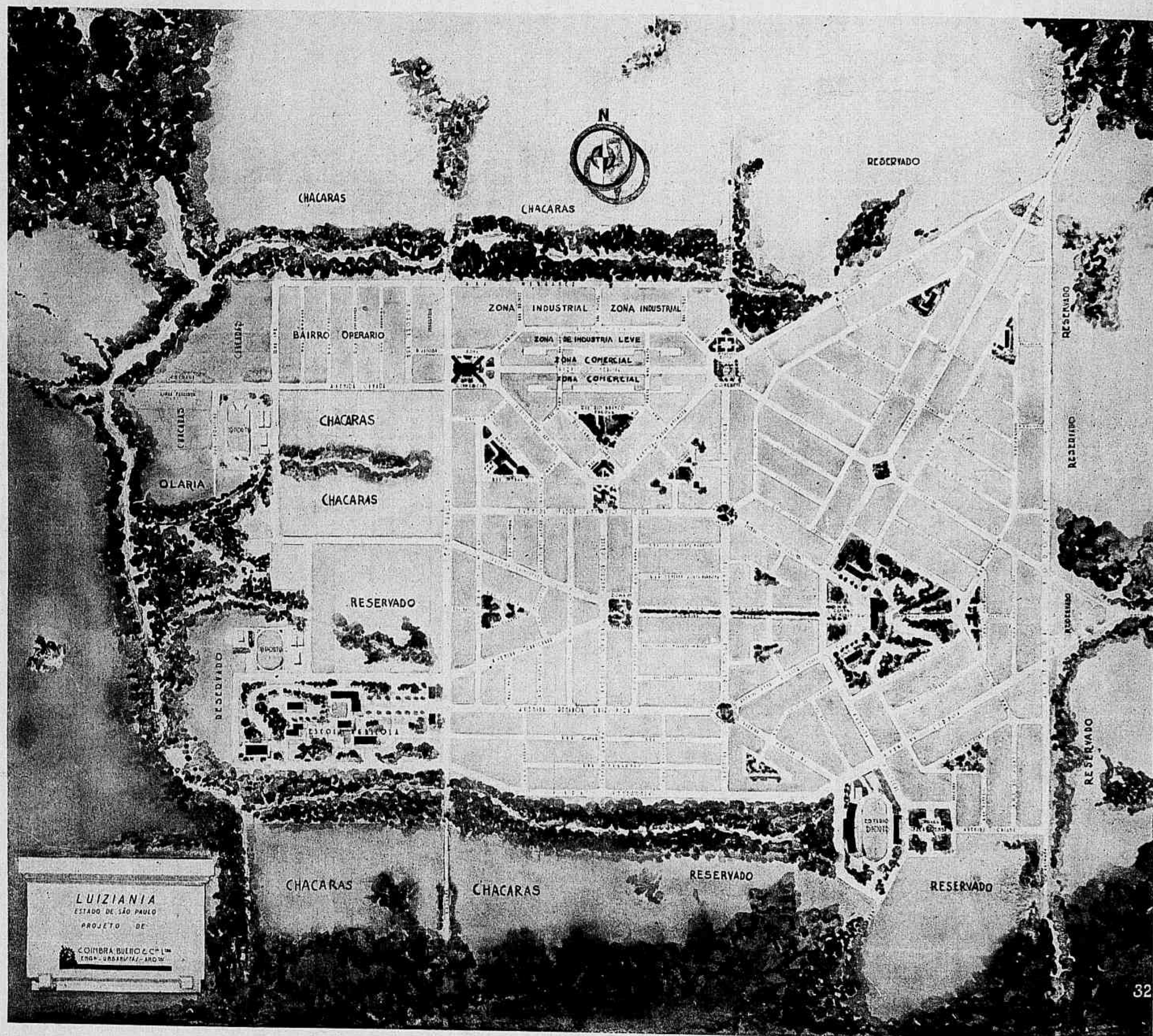
EM pleno campo os engenheiros Jerônimo e Abelardo Coimbra Bueno fundaram, em 25 de Agosto de 1940, com as solenidades de praxe, a cidade de Luiziania. E até hoje os trabalhos de execução do plano urbano, dentro de normas as mais modernas, não cessaram: a iluminação elétrica está sendo montada por Coimbra Bueno & Cia. Ltda.;

LUIZIANIA

uma cidade inteiramente nova

orientador e sem sequer uma planta topográfica, apresentando apenas um xadrez adaptável a qualquer terreno. Assim se têm formado mais de 30 cidades na região noroeste de São Paulo, inclusive Marília, hoje das maiores do Estado, com apenas cerca de 15 anos.

Os engenheiros Coimbra Bueno resolveram então lançar, nessa zona de pro-



o abastecimento da água, provisoriamente resolvido com poços, virá da captação de um manancial próximo; o serviço de esgotos se faz por meio de fossas OMS; dentro de poucos dias será inaugurada a linha telefônica ligando Luiziania a Penápolis.

A nova cidade é servida por três linhas de ônibus diários, e as ferrovias Brasil-Bolívia e Brasil-Paraguai ficarão em contacto com Luiziania por força da variante que a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil estudou. Hoje, passam por Luiziania, em média, vinte e cinco automóveis por dia.

Encravada no município de Glicério, Estado de São Paulo, Luiziania foi localizada e projetada a contar de Março de 1939, na zona situada entre as duas estradas de ferro Paulista e Noroeste do Brasil (atual), na região atingida pela futura variante desta última, onde nascem núcleos urbanos sem o menor plano

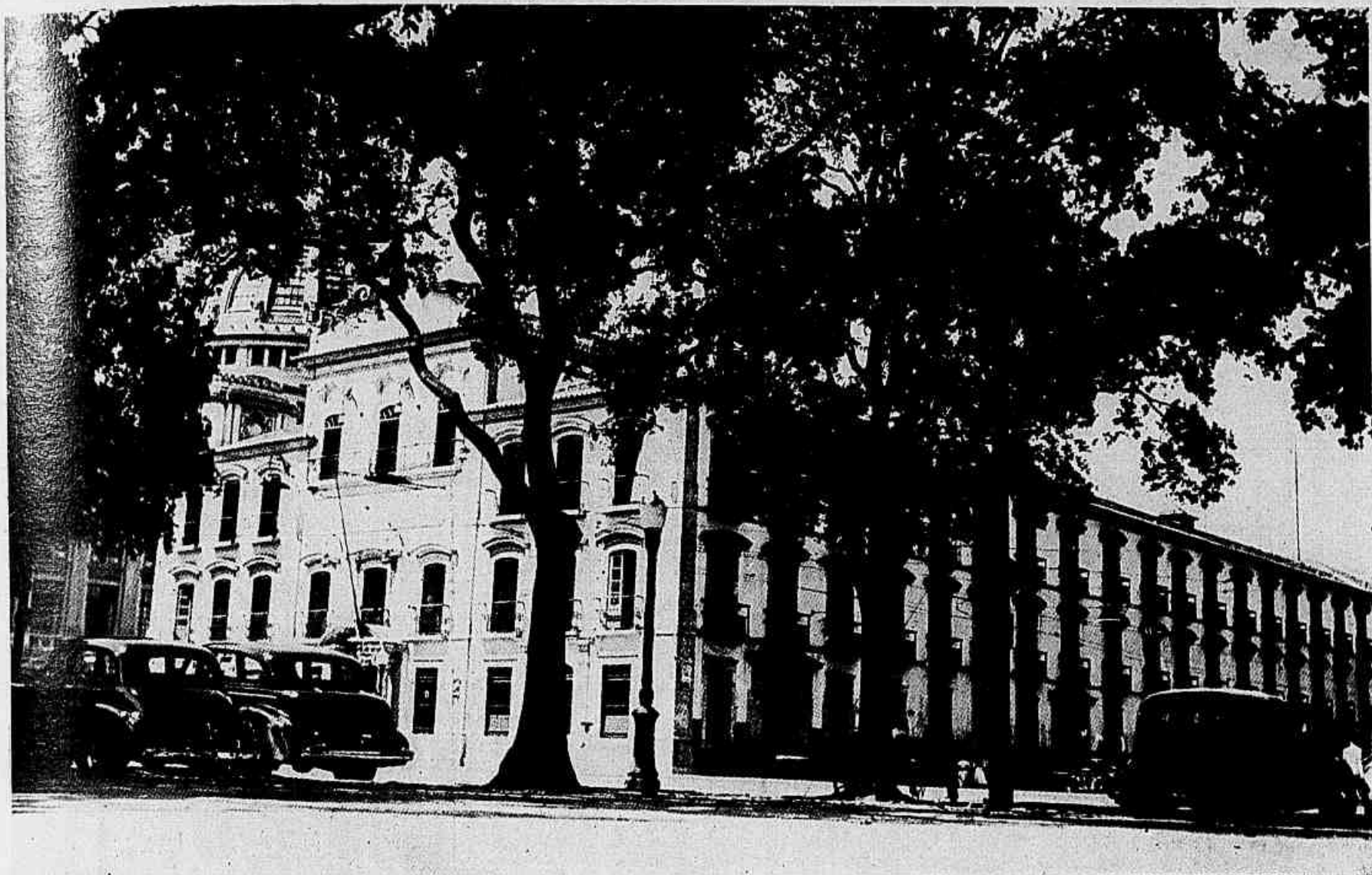
gresso vertiginoso do Estado de São Paulo, uma cidade inteiramente nova, tecnicamente estudada, dentro de um plano de urbanização completo. Esta cidade, com apenas 10 meses de vida, vai tomando grande desenvolvimento e tem merecido o aplauso de todos que, ante a experiência das cidades fundadas sem plano de urbanização e sem estudos técnicos preliminares, viram desde logo o alcance dessa iniciativa. Luiziania servirá de exemplo, evitando a repetição de erros que têm trazido pesados onus aos orçamentos municipais.

A planta acima oferece uma idéia perfeita da orientação que presidiu ao traçado da cidade.

Que outras se fundem nos moldes e sob os auspícios do mesmo critério técnico dentro do qual Luiziania se está formando.

RIO DE JANEIRO HA CEM ANOS

Por *Daniel P. Kidder*



O antigo Palácio dos Governadores, depois Paço Imperial e hoje Departamento dos Correios e Telégrafos, edificado por Gomes Freire e visitado pelos delegados ao I Congresso de Urbanismo.

O RIO DE JANEIRO, como poucas outras grandes cidades, congrega em si a capital política do país e o seu maior emporio comercial. Ao mesmo tempo que o Brasil dilata os seus limites por uma extensão territorial sem igual nas Américas e dispõe de recursos naturais sobre os quais poucos países no mundo levarão vantagem, a situação, os belos cenários que ostenta e o progressivo desenvolvimento de sua capital fazem dela metrópole digna do império a que serve. O Rio de Janeiro é a maior cidade da América do Sul e orgulha-se de antiguidade mais remota que a de qualquer cidade norte-americana.

Precisamente nos limites meridionais da zona litorânea, o porto onde se assenta a cidade abre-se para o Atlântico através de uma passagem abrupta, comprimida entre duas montanhas de granito.

A primeira vez que se entra num porto como o do Rio de Janeiro, marca, sem dúvida, uma nova época em nossa existência; pois é preciso que se seja muito pouco apreciador da natureza para que daí por diante não se passe a render homenagem à beleza e diversidade da Criação, bem como às mais altas manifestações do poder e da grandeza do Criador.

O aspecto que o Rio de Janeiro apresenta ao viajante nada tem de comum com o agrupamento compacto de construções, telhados e chaminés esguias que caracterizam as cidades do hemisfério norte. O perímetro da metrópole é cortado por várias cadeias de montanhas que, em ramificações irregulares se projetam das cordilheiras vizinhas, deixando de perimetros negas de planuras de diferentes dimensões. Ao sopé dessas montanhas e a cavaleiro de suas fraldas, desfilam-se fileiras de construções cujas paredes caiadas e telhados vermelhos oferecem vivo contraste com o verde escuro da folhagem que as circunda sempre e às vezes as envolve.

Se dissermos dos naturais do país, o Rio de Janeiro pode ser denominado a cidade dos palácios. O Império tem dois: o primeiro mesmo em frente ao mar, e em outros tempos foi ocupado pelos vice-reis portugueses e hoje é apenas raramente usado pelo governador em dias festivos e cerimônias da Corte; o segundo, de maior esplendor, fica a cerca de cinco milhas da Capital, num suburbio denominado

Daniel P. Kidder, missionário metodista americano, aportou ao Brasil em 1837, comissionado pela Sociedade Bíblica Americana para avivar entre nós o gosto pela leitura da Bíblia. Viveu muito tempo no Rio de Janeiro, viajando por todo o país. De volta aos Estados Unidos, escreveu um livro de impressões sobre nossa terra, em comentários que dão uma idéia perfeita da vida brasileira naquele tempo. Estudando as nossas instituições religiosas, reporta-se também às diversas ramificações do aparelho social, descrevendo as paisagens e os costumes com singular fidelidade. As gravuras que ilustram a obra são das mais interessantes que possui a iconografia brasileira. Essas «Reminiscências de viagens e permanência no Brasil» apareceram há pouco em edição brasileira e dela extraímos os seguintes trechos, que representam esplendidas anotações sobre a terra e o povo carioca de há um século.

São Cristóvão. É aí que a família imperial tem a sua residência permanente. Examinando-se a metrópole do alto, pode-se ver ainda o palácio da Assembléa Nacional ou Câmara dos Deputados, o palácio do Senado, o palacete do Campo da Honra, o palácio da Municipalidade e o do Bispo diocesano. Entre outros edifícios importantes, citaremos o Arsenal de Marinha, as Academias Militar e Naval, quartéis, alfândegas e consulados, repartições públicas, policiais, prisões e tribunais, o velho colégio dos Jesuítas, hoje convertido em Academia de Medicina, a Escola de Belas Artes, a Biblioteca e o Museu nacional.

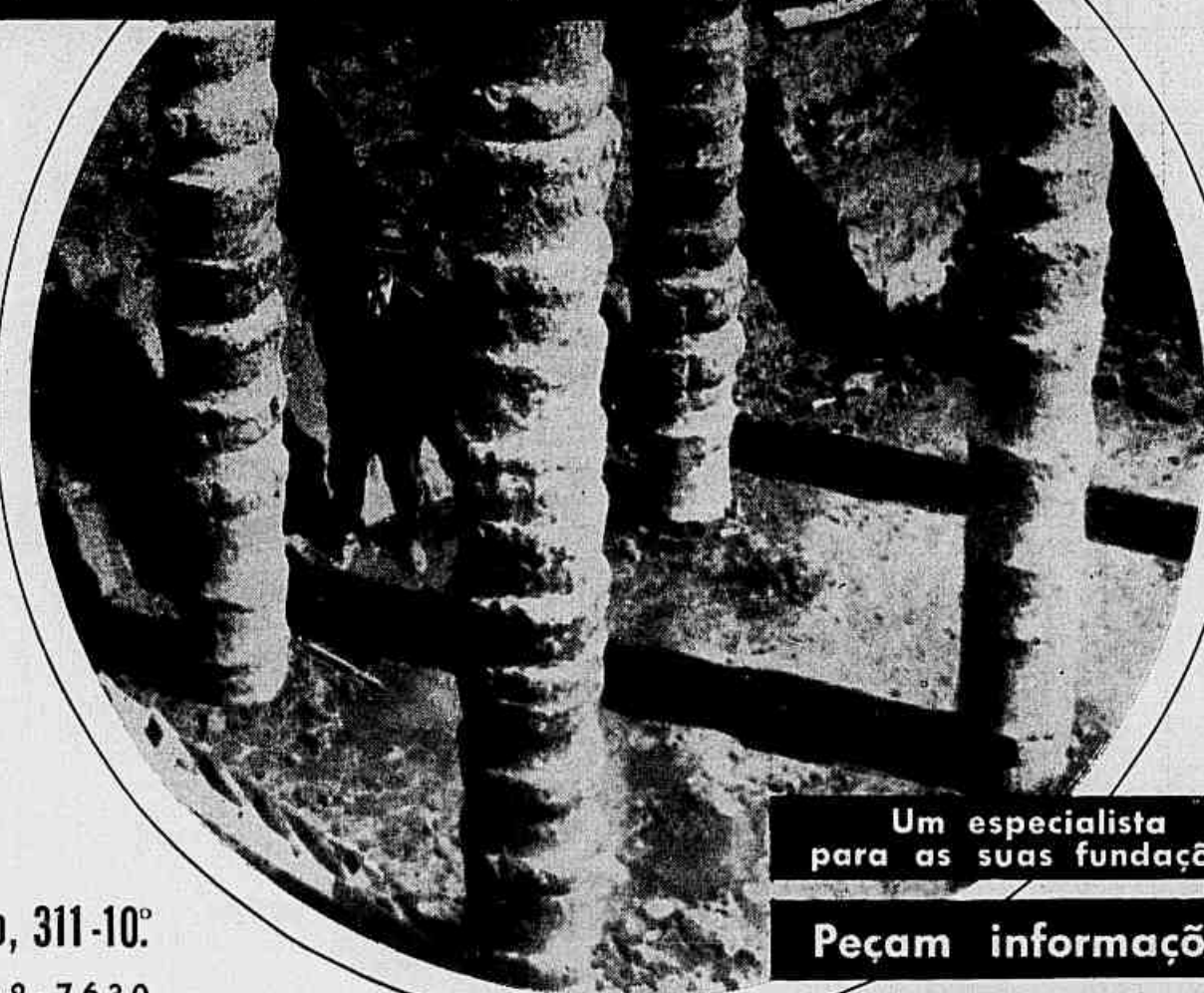
No que concerne à religião, contamos dois conventos de frades e dois de freiras, a capela imperial, a catedral, cerca de cinquenta igrejas e capelas de várias denominações e amplitudes, tres hospitais particulares e dois cemitérios.

Quanto o permite a topografia do terreno, a cidade é regularmente cortada de ruas que se entrecruzam em ângulos retos; em muitos lugares porém — ao longo das praias e nas encostas das colinas só existe espaço para uma única via. Em local bastante ventilado, inteiramente exposto às brisas marinhas, está situado o Passeio Público, logradouro embelezado á altura de sua importância como lugar de recreação popular. Em outros pontos da cidade, vêem-se também largos ou praças de dimensões várias. Por todos os cantos da cidade encontram-se chafarizes, alguns deles ostentando primorosas construções em granito. É neles que a população se abastece de água corrente pura, trazida das montanhas adjacentes por meio de aquedutos.

A partir do centro da cidade, os subúrbios se estendem por cerca de quatro milhas, em tres direções diferentes. Dentro desse dilatado perímetro acham-se as residências e os estabelecimentos comerciais das diferentes classes que compõem uma população de

ESTACAS FRANKI

para as suas fundações



Um especialista
para as suas fundações

Peçam informações

ao escritório da Cia.

Av. Rio Branco, 311-10º

Telephone 22-7630

RIO DE JANEIRO



No melhor ponto de Copacabana, posto 6, ergue-se o majestoso edifício IMPERATOR, projetado e construído com requintes de conforto, de "ambiente" e de elegância pela COMPANHIA CONSTRUTORA CAPUA & CAPUA S. A.

aproximadamente duzentas mil almas. Ai reside a maioria da nobreza do país e, durante grande parte do ano encontram-se também os representantes das diferentes províncias, os ministros de Estado, os embaixadores estrangeiros e uma população cosmopolita que, a par do nativo brasileiro, exhibe, entre outros espécimens humanos, chineses, africanos e aborígenes sul-americanos. O que, porém, na estima popular confere a maior distinção ao Rio de Janeiro é a residência do jovem monarca e sua imperial rainha, D. Januária.

Seja qual for a maneira pela qual chegue o viajante ao Rio de Janeiro, geralmente tem que desembarcar em uma catraia, no cais do largo do Paço. Por ocasião das marés altas, o mar arremete em furiosos vagalhões espumejantes contra o parapeito de pedra que naquele ponto lhe amortece o impeto, e tal é a violência das ondas que se pode então avaliar a utilidade da escadaria de granito por onde se sobe enquanto o barco fica amarrado à base da mesma.

Nos vários outros pontos de desembarque o passageiro tem de ser carregado ao dorso do barqueiro ou sujeitar-se a se molhar todo ao saltar em terra. Não só as docas primam pela ausência como ainda, com exceção dos serviços de barcas a vapor que ligam o Rio de Janeiro a Niterói, do lado oposto da baía, não existe nem sequer simulacro dos meios de que dispomos para estabelecer contacto entre os navios e a terra. Embarcações costeiras, navios mercantes e de guerra permanecem ao largo, ancorados.

No Largo do Paço o forasteiro vê-se envolvido por uma turba multiforme tanto na aparência como nos hábitos e tão variegada na compleição e nos costumes como jamais poderia imaginar. A maior parte dessa multidão é constituída por africanos que se acotovelam em torno do chafariz. A água corre continuamente de mais de vinte canos e, apanhada em vasilhame diverso, é transportada à cabeça por homens e mulheres.

Os escravos andam invariavelmente descalços. Alguns deles, entretanto, ostentam indumentaria aberrante. Quando reunidos nesses logradouros, são geralmente sociáveis em extremo; às vezes, porém, o ajuntamento gera diferenças e acaba em pancadaria. Para evitar desordens, há sempre nos chafarizes soldados montando guarda, aos quais os negros facilmente se submetem.

A certas horas do dia, grande numero de pessoas, inclusive os estrangeiros residentes no país, saem a passeio no Largo do Paço para apreciar a vista da baía e gozar da fresca brisa marítima. O Paço nada mais é que uma grande construção de pedra, no velho estilo português. Foi por muitos anos a residência dos vice-reis; D. João VI também o habitou por algum tempo mas agora nele funcionam diversas repartições publicas e, em dias de gala, é numa das salas do Paço que se reúne a Corte. Os prédios por traz do Palácio foram todos construídos para fins religiosos. O mais antigo deles era um convento franciscano, mas há muito que o ligaram ao Paço e, atualmente, é ocupado por instituições profanas. A velha capela existe ainda, mas ofuscada em seu esplendor e popularidade pela Capela Imperial, de construção mais recente, que lhe fica à direita. Junto a ela eleva-se a Igreja da Ordem Terceira de Nossa Senhora do Carmo, que está aberta diariamente e serve de catedral.

As ruas da cidade são, em geral, muito estreitas e calçadas com pedras grandes. Os prédios raramente tem mais de três andares e quasi todos se destinam a moradia.

Mesmo nas ruas comerciais onde o andar térreo das casas é utilizado para lojas e depósitos, o andar superior é ocupado por famílias.

Quasi todos os edificios são construídos de granito. As paredes externas, porém, não são de pedra aparelhada mas de pequenos fragmentos irregulares unidos com cimento e recobertos de argamassa. Consequentemente, a cor das paredes é invariavelmente branca e, reverberando ao sol, incomoda a vista com seus reflexos. Saindo-se do Largo do Paço pelo lado direito, entra-se na Rua Direita, que é a mais larga e importante da cidade. Corre quasi paralelamente à orla marítima.

Proximo à Praça do Comercio, ou seja a Bolsa, fica a Alfandega, instituição essa de que muitos estrangeiros guardam viva lembrança. Os grandes armazens aduaneiros se estendem até bem proximo do mar. Ai existem comodidades para se efetuar o desembarque de mercadorias ao abrigo das intempéries. Uma vez descarregada dos barcos e das chatas, a carga é distribuída e armazenada em varios compartimentos até que se requeira a sua vistoria e desembarço. As demoras que às vezes se experimentam no despacho das mercadorias e bagagens não surpreendem ninguém que esteja acostumado às tediosas formalidades legais nem é de extranhar que entre os mal pagos funcionários e subalternos da Alfandega surja de vez em quando um que ponha toda sorte de embaraços a cada tramite de um despacho até conseguir, direta ou indiretamente, a sua gorgetasinha. As casas comerciais em geral tem um despachante cuja unica função é atender

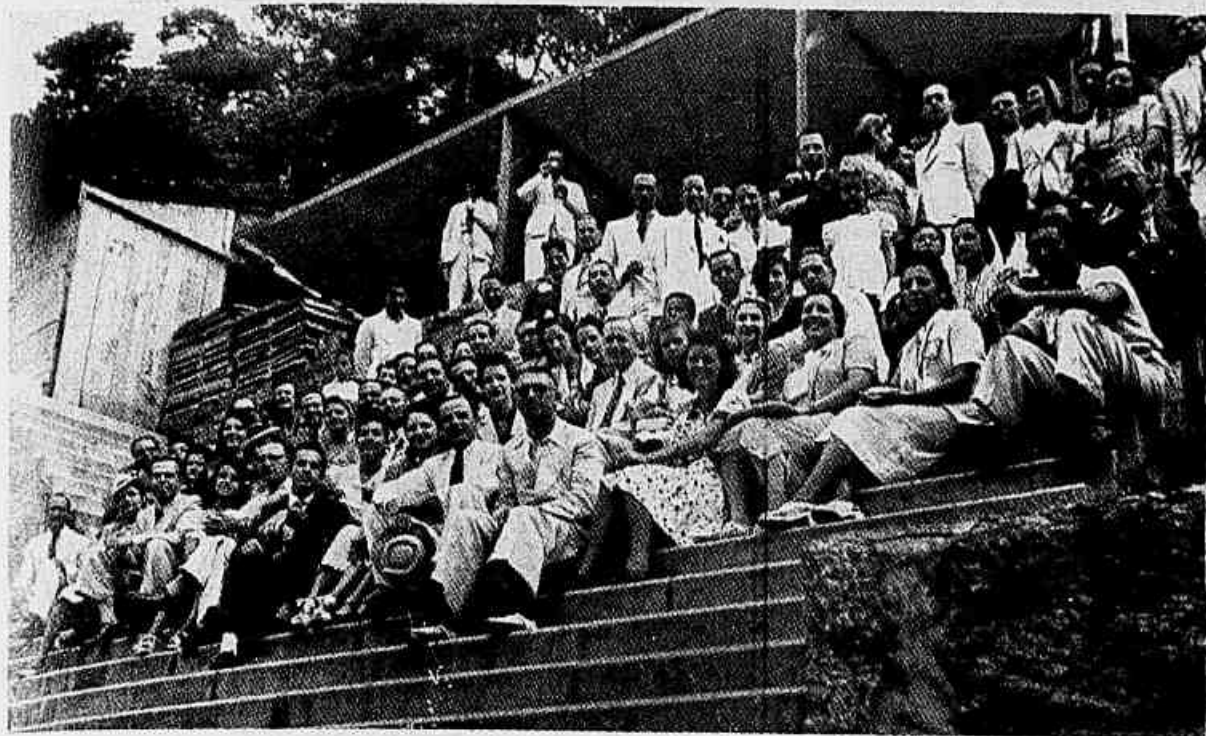
aos assuntos aduaneiros, e o forasteiro, que não conheça a lingua nem esteja ao par dos usos e costumes do país, poupar-se-á a muitos aborrecimentos, valendo-se dos prestimos de uma dessas pessoas. Se, porém, as cousas assim mesmo não saírem a contento, só lhe resta um recurso: ter paciência. Pela experiencia que temos tido com o desembarço de livros e bagagens, podemos dizer que quem conhecer as disposições legais do país e se dispuzer a obedecel-as poderá ter a certeza de que será bem tratado e encontrará certas facilidades. Se se conseguir varar pelo "Portão Grande", no momento em que se fecha, ao fim do expediente, poderá contemplar uma cena bem movimentada e curiosa. Caixas, fardos e volumes de todas as especies de mercadorias, barris de vinho e rolos de corda, tudo empilhado numa tremenda confusão que só encontra simile na chusma de funcionários, feitores e negros que se acotovelam por toda a Rua Direita, na ansia de apanhar o que lhe pertence, e no vociferar com que procuram apressar a remoção dos volumes.

Na mesma rua, junto ao portão da Alfandega, fica o Correio Geral. A entrada faz-se por um amplo vestibulo cujo piso é revestido de lajes. Dos soldados que estão em serviço, uns montam guarda pelo chão, outros dormitam sobre bancos, pelos cantos. Um unico lance de escada conduz ao andar superior onde se encontram, á esquerda, os escritorios do Banco Nacional e do Tesouro. Á direita, por trás de um balcão alto, estão as cartas e os jornais do correio, distribuidos, não em caixas, por ordem alfabética, mas em montes, de acordo com a proveniencia, Minas, São Paulo e outros logares importantes. Para cada monte existem na parede listas numericas de destinatarios, sob os titulos de "Cartas de Minas", "Cartas de São Paulo", etc.

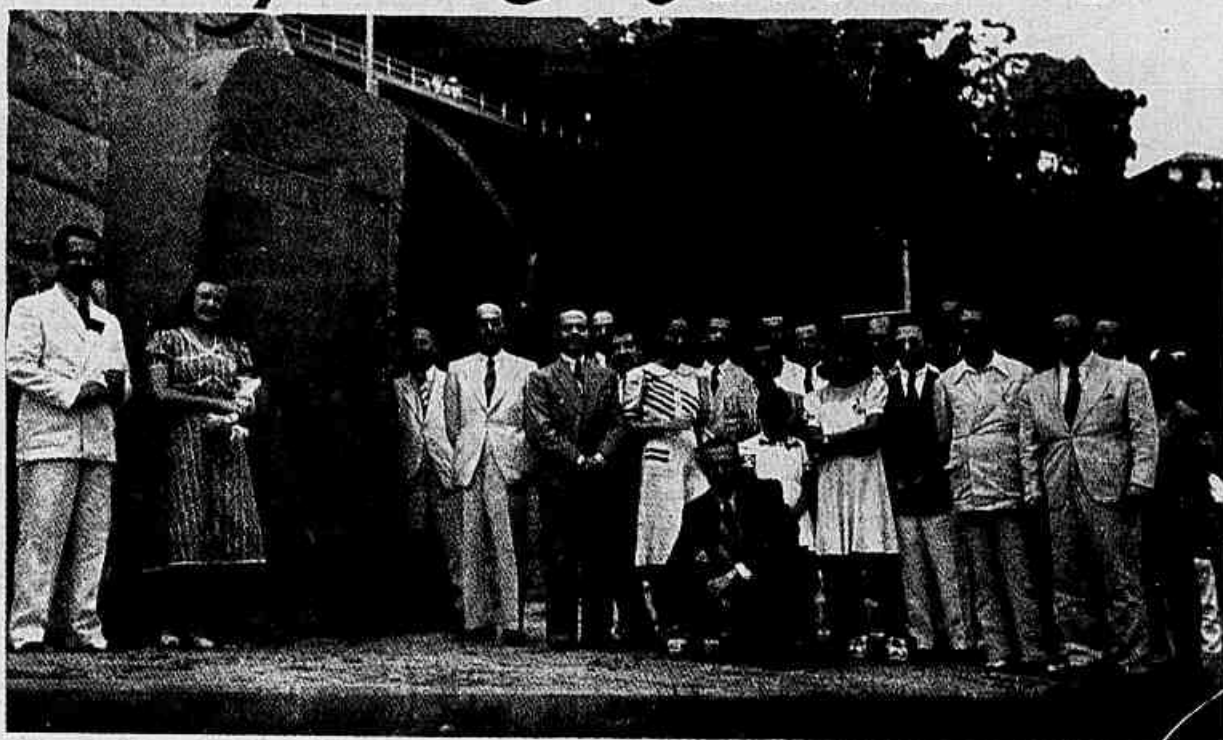
Em todos os departamentos públicos brasileiros o visitante depara com um arranjo que demonstra bom-gosto. Devido ao clima quente, conservam-se abertas todas as portas para facilitar a ventilação e em cada uma delas balouça um reposteiro verde ostentando as armas imperiais que lembram o pavilhão nacional. Esse emblema é positivamente belo. Compõe-se de uma esfera armilar, em ouro, sobre uma Cruz da Ordem de Cristo, circundada por uma ordem de estrelas prateadas, representando as diferentes provincias do Imperio. O fundo é um escudo encimado pela corôa imperial e apoiado sobre um ramo de caféiro e outro de tabaco, cruzados, como simbolo das riquezas do país. Nenhum outro povo manifesta maior entusiasmo pela sua bandeira que o brasileiro, e o respeito que tem pelo pavilhão nacional parece cada vez mais forte ante a constante expolição do patrio estandarte, quer da maneira acima descrita, quer tremulando sobre as forquizes ou sobre o mastro dos navios.

As ruas do Rio de Janeiro são designadas por nomes sonoros conquanto a tradução dessas designações para o inglês nem sempre sugira idéias lá muito poeticas. As ruas que cortam perpendicularmente a Rua Direita, por exemplo, denominam-se Rua dos Pescadores, Rua do Sabão, Rua da Alfandega, Rua do Rosario e Rua do Ouvidor. Em paralelo com a Rua Direita, correm a Rua da Quitanda — centro do comercio de fazendas — a Rua dos Ourives, onde se encontram joalheiros e artifices de metais preciosos. A Rua do Ouvidor é ocupada principalmente por franceses e, como observa um escritor inglês, está de tal forma guarnecida de vistosas lojas, com tanta mercadoria fina e rica, o ar de luxo e novidades, que, atravessando-a, tem-se a impressão de estar nos arredores do Palais Royal ou da Rue Vivienne, em Paris.

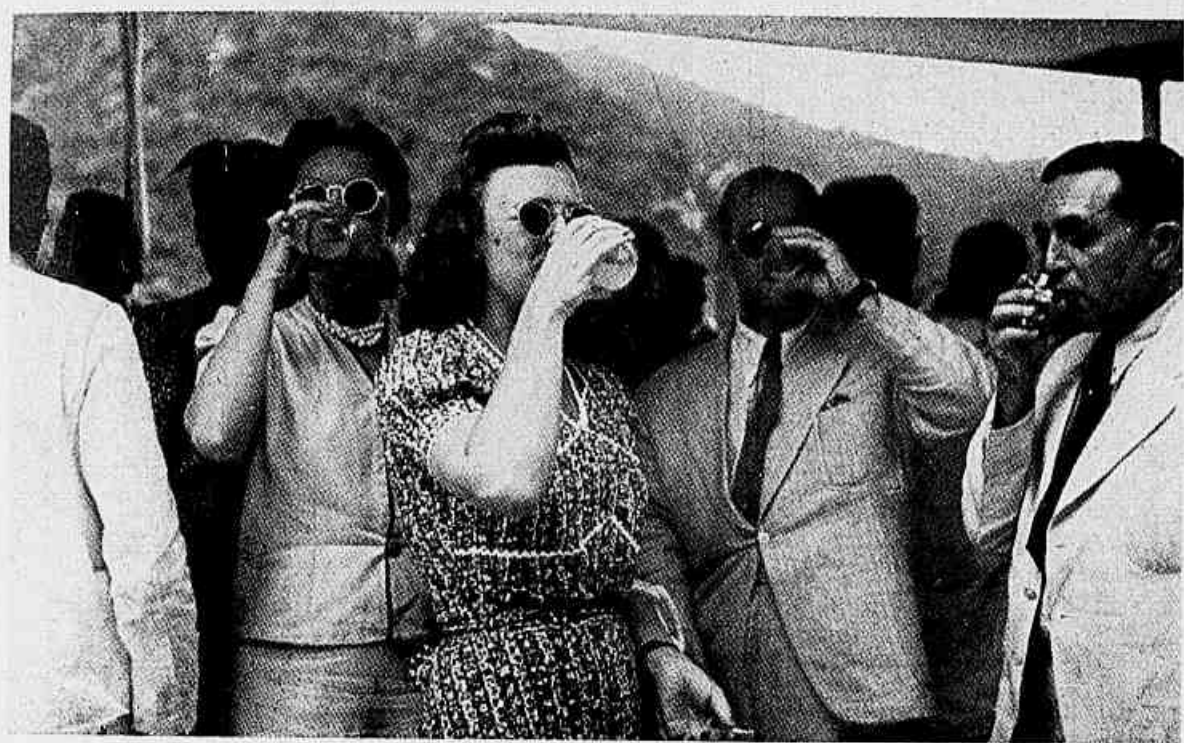
Dia 26 - Visita ao Rio Moderno



Na estrada da Tijuca, os congressistas e suas famílias posam para o fotógrafo.



Na Avenida Tijuca, diante do marco de inauguração, detêm-se os congressistas para um flagrante fotográfico. Entre senhoras e senhoritas, notamos os drs. Ariosto Berna, Henrique Gigante, Tito Livio Sant'Anna, Mario Martins e Alberto Werneck.



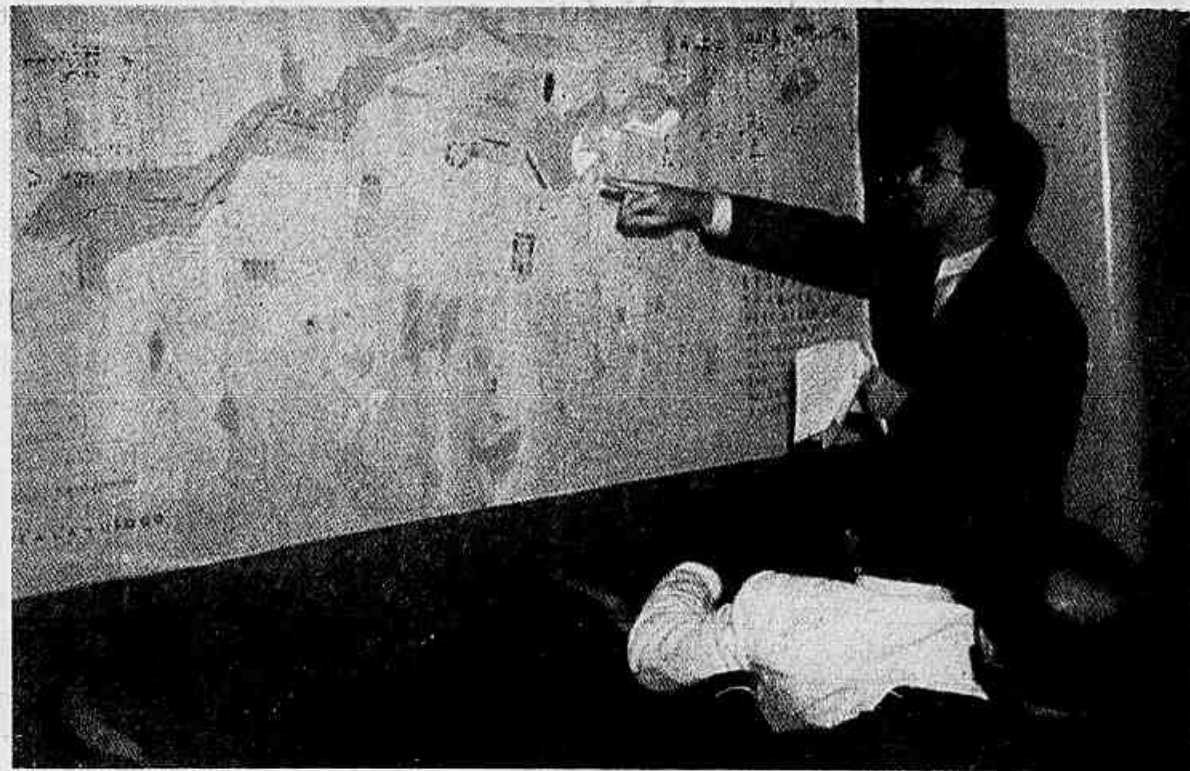
Num intervalo da excursão, é servido um copo de água mineral, porque o calor castigava. Os drs. Mario Martins e Mario Guimarães fazem companhia à duas senhoritas.



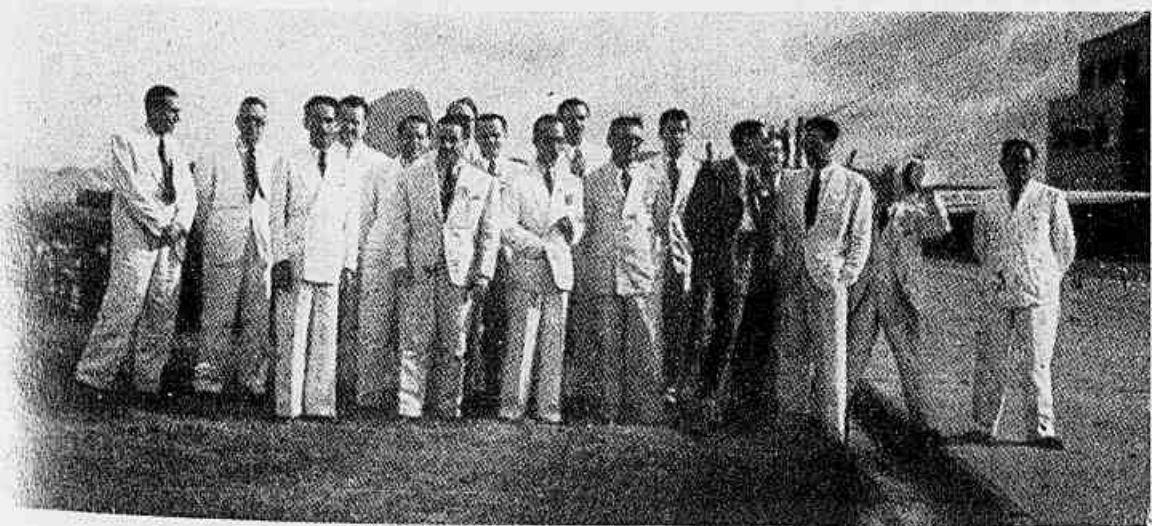
Famílias dos congressistas presentes à visita à Villa Oceânica.



A chegada à Cidade-Light: congressistas, convidados especiais e jornalistas são recebidos pelos diretores da conhecida organização.



Na Associação Brasileira de Imprensa: a conferência do professor Lincoln Continentino sobre o tema: "Plano diretor de Belo-Horizonte".



A visita dos congressistas ao Aeroporto Santos Dumont: flagrante apanhado no vestíbulo da Panair.

== TACOS ==

Telephone : 22 - 1069

de todas as qualidades, e colocação dentro da mais apurada técnica : : :

Rodrigues Alves & Cia.

MADEIRAS E MATERIAES PARA CONSTRUÇÕES

198, Rua do Lavradio, 200

RIO DE JANEIRO

O RECIFE, primitivamente, era o pôrto; ou melhor o ancoradouro, a estreita faixa fluvial que se estendia entre os arrecifes e a terra firme. Pouco tempo depois da descoberta se viam, á beira d'água, algumas casas de pescadores, agrupadas mais tarde em torno de uma pequenina ermida — a Ermida de Santo Telmo — santo querido dos pescadores e das gentes-do-mar.

Foi depois da invasão neerlandesa que o Recife se povoou, cresceu, tomou fôros de vila. E' que o holandês afeito á agua, ao mar, sentiu as vantagens da vila modesta em face á Olinda, cujo esplendor já se conhecia em terras longínquas.

E o Recife começou propriamente a existir...

A cidade tem serviços de luz, água e saneamento. O serviço de luz é explorado por empresa particular e os de água e saneamento pelo Estado.

O serviço de luz data de 1914 e o de água de 1838, quando foi inaugurada a antiga Companhia de Beberibe. O atual serviço de fornecimento d'água, segundo o plano do engenheiro Saturnino de Brito, foi inaugurado em Abril de 1918.

A primitiva rede de esgotos que se limitava a alguns bairros, foi explorada, inicialmente, em 1873. Em Dezembro de 1915 foi iniciado o novo serviço, de acôrdo com o plano do mesmo engenheiro.

O sistema de viação nas ruas da capital é explorado por uma companhia particular por meio de carros elétricos, cujo tráfego foi iniciado em 1914.

Vários períodos de crescimento e transformação sofreu o Recife.

Podem ser citados:

Período da ocupação holandesa; posterior á invasão; do Conde da Bôa Vista; do governo Dantas Barreto; do governo Sérgio Loreto; da revolução de 1930 e do Estado Novo.

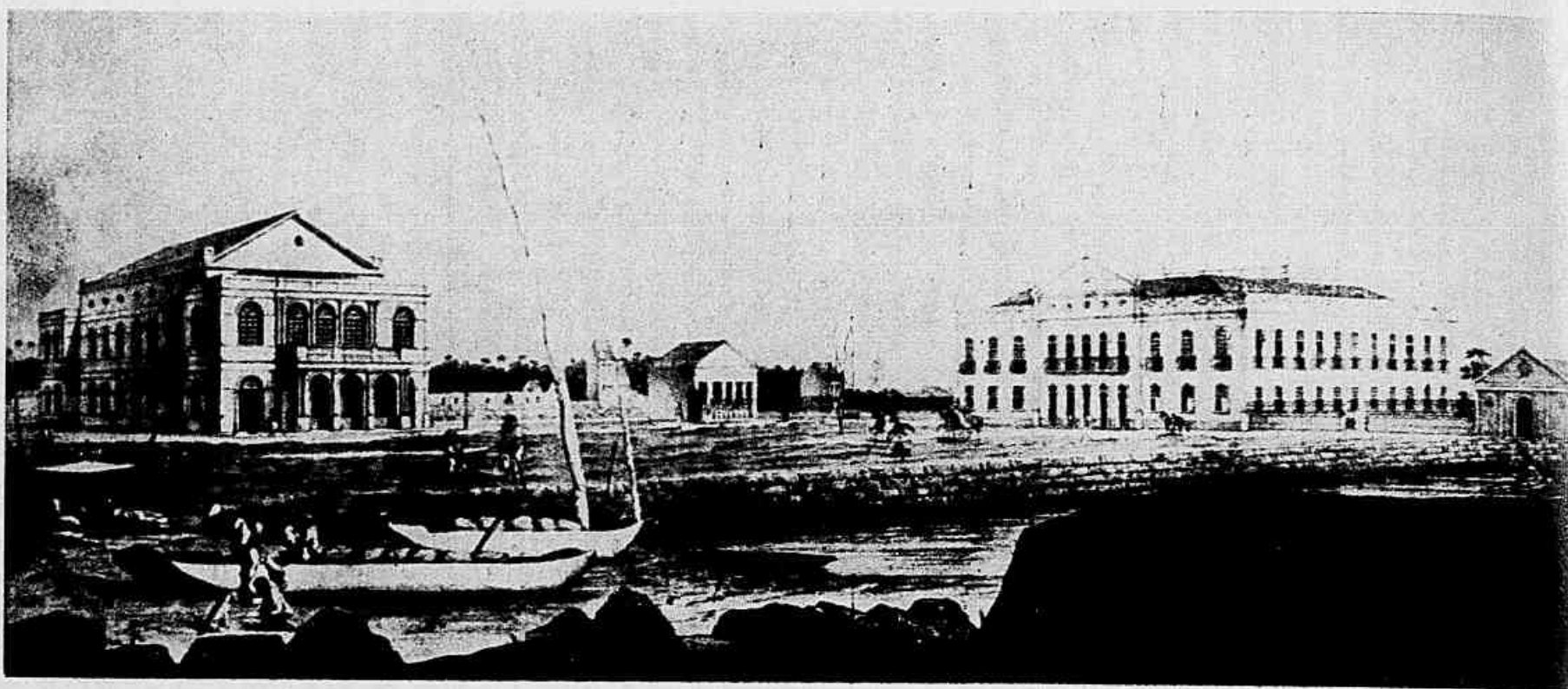
O período anterior á invasão holandesa caracterizou-se, sobretudo, pelas atividades dos habitantes os quais se entregavam ás pescas e ás fainas do pôrto; transporte de mercadorias, guarda dos produtos armazenados, etc.; apenas se notavam na praia, alguns armazéns em que os mercadores agasalhavam os açúcares e as casas onde se abrigavam os oficiais da ribeira. O núcleo urbano crescia aos poucos, mas não havia ainda diferenciações entre a vila e o pôrto. Antes se confundiam.

Ocupação holandesa — O período da ocupação holandesa pode ser caracterizado pelas modificações ocorridas durante o governo do príncipe Maurício de Nassau. Foi, com efeito, um governante interessado no progresso da terra do Recife. Preferiu o Recife, aldeia de pescadores, a Olinda onde se fixaram os nobres, os senhores da terra. E chegou a ir contra a opinião de gente grávida do seu governo que preferia a sede em Itamaracá, onde viam vantagens estratégicas e econômicas. O coronel Artichofsky em 1637 dizia horrores do Recife; considerava-o uma região insalubre, de água escassa, sem matas, quente no verão e úmido no inverno.

Mas o príncipe Maurício não deu ouvido aos seus conselheiros e primou em conceder ao Recife preferências, dotando-o de vários melhoramentos: pontes, canais, fortes, dois grandes palácios, um deles Zoo-Botânico e certas obras de proteção ao ancoradouro. Centralizou o governo no Recife e promoveu, deste modo, um grande desenvolvimento no antigo núcleo urbano. A história regista o nome de técnicos, de artistas que deixaram alguma coisa das suas habilidades, da sua inteligência na velha Mauritiópolis, como a crismou o invasor holandês.

Período posterior ao domínio holandês — Perdidas no horizonte as ultimas velas das naus holandesas o português e o nativo começaram a introduzir na cidade a marca do seu domínio, deixando transparecer nas construções, na disposição de ruas, nos processos de edificações a boa e velha técnica portuguesa que por estas latitudes de temperatura forte (em relação á Europa) se adotava em linhas que ficaram através das épocas familiares e querias. Não faltou a influência árabe nesse período, como ainda se poderá ver em certas edificações existentes na vizinha cidade de Olinda — das quais é exemplo o sobradinho Mourisco do Amparo, como é conhecido dos guias de turismo. Ruas tortuosas, cornijas em crescente ou asa de pombo, boas edificações com telhados em 4 águas, tais foram os traços dominantes desse período, desenvolvido sem orientação técnica, ao sabor dos interesses e das condições do momento.

Período do Conde da Bôa Vista — O progresso do Recife data, com efeito, do governo de Francisco do Régio Barros, presidente da então Província de Pernambuco no período de 1837 a 1844. Régio Barros, posteriormente Conde da Bôa Vista, tinha



Teatro de Santa Isabel pouco tempo depois de sua construção, por Vauthier, engenheiro francês contratado pelo Conde da Bôa Vista.

a compreensão exata dos serviços públicos; era um administrador de espírito arejado, familiar aos problemas da época, arrojado e resoluto. Caracterizou o período Régio Barros a criação de vários serviços públicos, de extraordinário reflexo sobre a fisionomia da cidade e da própria população.

O Conde da Bôa Vista foi o primeiro administrador a contratar técnicos no estrangeiro, aos quais confiou a direção de vários serviços de responsabilidade: Bolitreau Vauthier, Boyer, Millet, Porthier e outros foram encarregados de vários ramos da administração pública com resultados excelentes para a coletividade. Desses deve-se destacar Vauthier, autor do projeto do Teatro Santa Isabel e que exerceu as funções de diretor de Obras Públicas. Não só foi dada melhor organização ao departamento como outros serviços de interesse urbano qual o do fornecimento d'água á cidade, que também data da mesma época, tiveram largo incremento.

Foi uma época de intenso progresso durante a qual o Recife se avantajou perante outras cidades do Império, adquirindo fisionomia bem singular mercê da melhor orientação da arquitetura pública e privada, da construção de várias pontes, da solução do problema do fornecimento d'água, além dos benefícios indiretos resultantes da influência da técnica estrangeira que, é verdade, nem sempre soube se adaptar ás condições locais.

Dantas Barreto — Depois do período do Conde da Bôa Vista apresenta-se como nova época de crescimento e transformação a do governo Dantas Barreto que surgiu como solução a uma velha crise de estagnação urbana, entregue como estava todo Pernambuco ás lutas políticas. Dantas Barreto e o seu prefeito Eudoro Correia deram á cidade a fisionomia que nós conhecemos atualmente. Pelo menos os grandes serviços públicos datam daí, inclusive o maior e o mais importante; o do saneamento que, embora iniciado sob o governo de Hercúlio Bandeira — foi quem convidou em 1909 o grande engenheiro sanitário Saturnino de Brito e a ele confiou a solução dos serviços de saneamento até então deficientíssimo — só durante o governo Dantas Barreto teve lugar a sua inauguração, realizando-se uma aspiração dos recifenses desde os últimos anos do século XIX.

Sob o governo do general Dantas Barreto teve execução outro grande sonho dos pernambucanos: a construção do Pôrto do Recife.

Com efeito, desde 1838 os pernambucanos se acostumaram a ouvir falar do projeto de um pôrto que permitisse a expansão da sua capital, favorecendo o desenvolvimento da Província. O relatório de Boyer sobre os melhoramentos do pôrto tem aquela data, sucedendo-se os projetos até que Alfredo Lisboa, com os seus auxiliares e técnicos estudou as condições do ancoradouro e traçou o projeto concretizado pouco tempo depois nesta magnífica organização industrial: o Pôrto do Recife. Obra de grande reflexo sobre a vida da cidade, sobre a sua fisionomia. Todo um bairro — o velho bairro do Recife — caiu sob a picareta dando espaço para avenidas, ruas e praças. Mas o que não custou á cidade essa reforma, cujo êxito se deve em grande parte á tenacidade de uma campanha mantida com um extraordinário élan pelos munícipes do Recife. Foi mesmo esse entusiasmo incontido que levou os técnicos do momento, né ânsia de progresso, de modernismo, tão do gosto da época, ao sacrifício de inúmeras obras cujo valor histórico e artístico es impunham á conservação dos contemporâneos. Os arcos da Conceição, de Santo Antônio, do Bom Jesus, reliquia de dois povos — do holandês e do português, caíram sob



Demolição do bairro do Recife, por ocasião das obras do novo porto. Vê-se a igreja do Corpo Santo, um próprio de valor histórico e artístico que foi sacrificado pelos urbanistas da época.

a sede de demolições dos urbanistas. Outro tanto aconteceu com a notável Igreja do Corpo Santo, erguida no mesmo local em que, no século XVI, os piedosos pescadores evantaram a modesta ermida de Santo Telmo.

Largas avenidas cortaram o bairro do Recife — os percursos retilíneos substituíram as ruas ensombradas e mal cheirosas. A técnica rígida, com a dureza das suas linhas, substituiu o amontoado de casas que compunham ruas e travessas sinuosas e de um sugestivo conteúdo poético é verdade, mas, incompatíveis com as exigências que manifestava o progresso da cidade.

Outra transformação que sofreu a cidade e a sua população — transformação que chegou a implicar numa revolução de certos hábitos e costumes, foi a da instalação dos serviços de veículos eletrificados, em substituição aos antigos **bondes-de-burro**. A introdução dos **trams** correspondeu a da luz elétrica pública e privada e o fornecimento de energia à indústria e ao comércio. É assunto para um curioso estudo as modificações que trouxe a nova forma de energia às atividades do então incipiente parque mecânico e as suas relações com outros centros do país; as possibilidades abertas às atividades fabris; a reação dos industriais diante do novo agente.

Podem ser citadas ainda como realizações do governo Dantas Barreto o início da nova pavimentação da cidade, a paralelepípedos, melhoria da iluminação pública, reforma dos serviços de higiene e de instrução pública primária, cujo estado era, na ocasião, de franca decadência.

Período Sérgio Loreto — Ao tempo do governo Sérgio Loreto sofreu a cidade novo impulso. Não somente foram levantados vários edifícios públicos escolares, como também a capital recebeu melhoramentos de outra espécie, dignos de nota.

O quartel da Brigada, situado no Dérbi, cujo bairro foi transformado num amplo logradouro, a criação da Maternidade foram outras obras realizadas por Sérgio Loreto, sendo prefeito o engenheiro Antônio de Góis, a quem a cidade muito deve.

O governo Sérgio Loreto construiu entre outros o parque do Amorim e a praça Siqueira Campos, além da valiosa obra que bastaria para impôr o governo Sérgio Loreto ao reconhecimento público — a avenida Boa Viagem — ao longo do litoral sul do município.

Um nome que ficou ligado à cidade e ao Estado foi o de Amauri de Medeiros — grande sanitarista que exerceu durante o governo Sérgio Loreto, as funções de Diretor do Departamento de Saúde e Assistência, onde realizou relevantes serviços quanto à melhoria de aparelhagem técnica, tornando o Departamento um organismo vivo, reintegrando-o, com melhor rendimento, na sua função social. Sob o governo de Sérgio Loreto o Porto do Recife foi ampliado com a construção de novos armazéns.

Revolução de 1930 — A revolução de 1930 trouxe à tona novas personalidades, gente jovem que vinha se interessando pelo progresso da terra, que tinha esperanças a realizar, problemas a agitar.

O Recife sofreu modificações sensíveis durante o governo Carlos de Lima e dos seus prefeitos Lauro Borba e Pereira Borges. Pelo menos, planos foram estudados visando o embelezamento do centro urbano, o desenvolvimento da cidade. A convite do governador Carlos de Lima esteve no Recife de 1931 a 1933 o arquiteto urbanista Nestor de Figueiredo que estudou um traçado de sistematização para a capital. Nessa ocasião o governo criou a primeira Comissão do Plano da Cidade, cujo objeto principal era o estudo dos projetos de urbanização da cidade do Recife.

Ainda sob o governo post-revolucionário esteve no Recife, com o mesmo fim, o arquiteto urbanista professor Atilio Correia Lima "que também prestou a sua inteligente cooperação ao plano da capital".

Visitaram ainda o Recife, com o mesmo fim, o professor Prestes Maia, atual Prefeito de São Paulo, e o urbanista Washington de Azevedo.

Podem ser citados ainda outros trabalhos realizados por aquele governo, entre os quais o de expansão do porto do Recife, na sua parte sul, onde foi aterrada uma grande área e construídos vários cais e estacas de aço — **Larsen**, e grandes armazéns para açúcar.

Foram aumentadas as áreas calçadas da cidade e iniciados os trabalhos de construção do antigo bairro de Santo Antônio, de acordo com os projetos de técnicos e estudos da Comissão do Plano da Cidade.

Período do Estado Novo — O governo Agamenon Magalhães tem sabido realizar com brilhantismo um largo programa de trabalho. Com ser o primeiro governo a se preocupar com o problema máximo do Recife — O MOCAMBO — não se descurou de outras grandes obras de caráter suntuário como dão prova as obras de remodelação do bairro de Santo Antônio, as construções da ponte Duarte Coelho e do majestoso palácio da Fazenda que será proximamente edificado.

A solução do problema de vida produtiva das classes populares estava condicionada ao desaparecimento do mocambo.

É esta a grande campanha que o governo Agamenon Magalhães empreendeu e vai vencendo com um raro dinamismo.

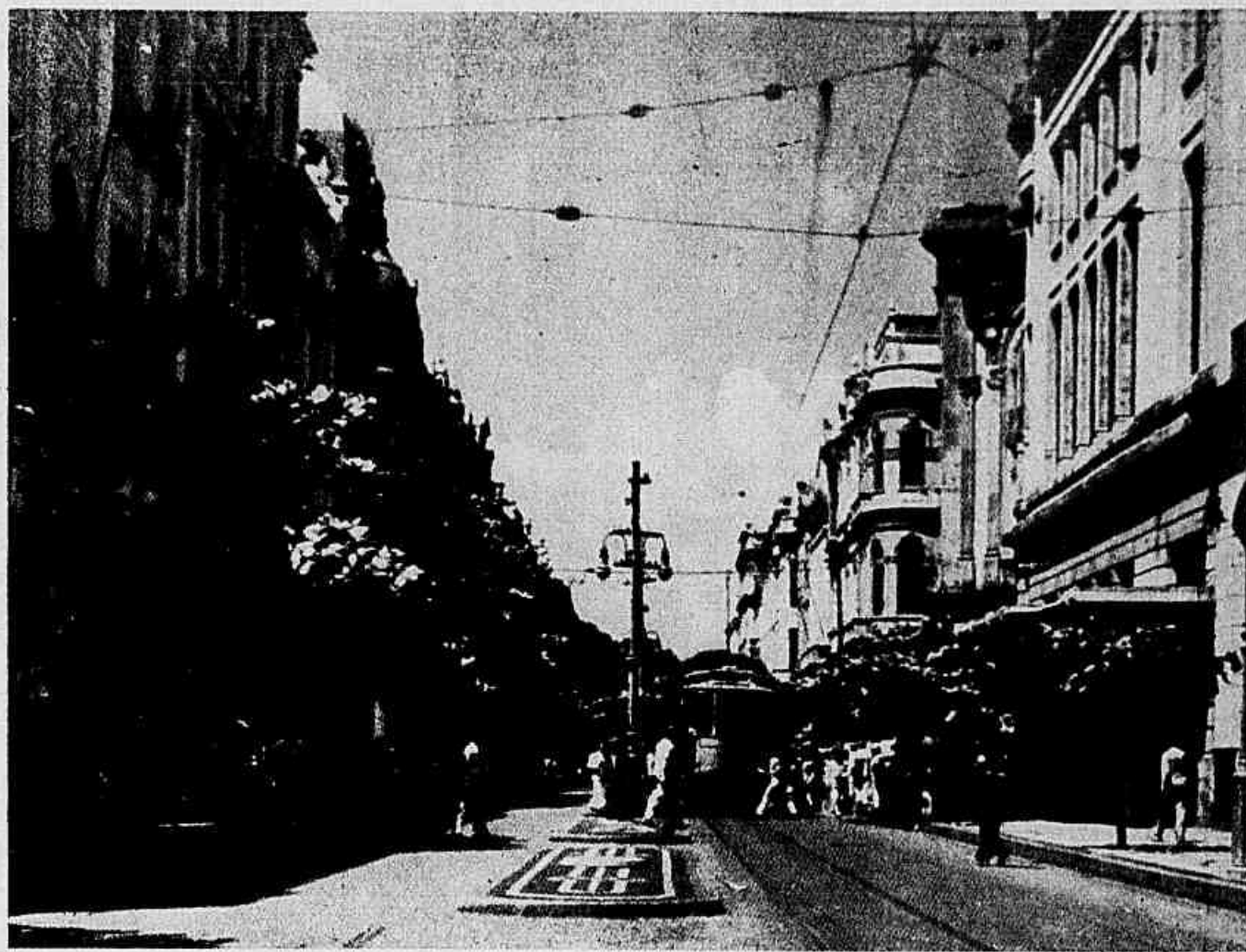
A nova forma de governo instituída em 10 de Novembro de 1937 determinou um vertiginoso acréscimo de atividades nos vários serviços públicos do Estado e do Município, com reflexo sobre a iniciativa privada. Data verdadeiramente do Estado Novo o início das obras de assistência social empreendidas em Pernambuco.

O governo Agamenon Magalhães resolveu o problema da habitação popular — destruiu o mito **romântico** do mocambo e mostrou à luz da estatística o vulto da praga que asfixiava a cidade: os 45.000 mocambos, abrigando cerca de 165.000 pessoas por sobre mangles e lamas.

Criou a Liga Social Contra o Mocambo, obteve o concurso dos industriais, do comércio, dos capitalistas — e pôs à disposição das classes humildes a habitação saudável e alegre. Foram criadas as vilas do Hipódromo, dos funcionários públicos — a das Costureiras, em Santo Amaro — a das Cozinheiras, com uma escola de arte culinária anexa, a das Lavadeiras, a vila Agamenon Magalhães e dos Bancários, a vila dr. Barbosa Rezende, a vila do Cordeiro, dos Centenários, dos Plantadores de Cana, da Fábrica Yolanda, dos estivadores, da Irmandade das Almas, a Vila Inocência da Silva, dos Industriários, do Mocho Recife, a vila Novais Filho, Oton Bezerra de Melo, Rezende Alvim, Azevedo Brandão, Rêgo Monteiro, Santa Luzia, Vicente Gouveia, Tecelagem, Saturnino de Brito, Maritimos, Martins Castilhos e a vila dos Contínuos.

Cerca de 25.000 contos estão sendo empregados na construção dessas vilas, pela economia privada, pelo Governo Estadual, pelos Institutos de Aposentadoria e Pensões. Grande parte já foi entregue às diversas classes que a habitam zelosamente, com delícias de pequenos proprietários. Crianças recém-vindas dos mangles, das zonas inundadas, da lama, orientam-se insensivelmente para as atividades saudáveis, que dão beleza à vida. Tratam dos jardins, alinham canteiros, frequentam as escolas profissionais e primárias. Gente que se revaloriza, que se integra melhor na coletividade, tornando-se elementos úteis. É um problema social provocando uma solução que o Governo soube dar com acerto — uma solução humana envolvendo dois aspectos — o urbanístico e o principal: o aspecto social. O atual governo, por intermédio do prefeito Novais Filho tem realizado outras obras que não podem passar despercebidas do observador. O prefeito Novais Filho desobrigou o Município de um pezássimo encargo: o contrato do Matadouro Municipal, cujas atividades se encontravam prejudicadas, facilitando, assim, a tarefa de reorganização do serviço de abastecimento da carne.

A política da Cidade tem se orientado no sentido de conseguir um notável aumento na construção privada. De 0,80 que era a taxa em 1930 ascendeu a 5,42 em 1940. É de se concluir as modificações que todo o progresso tem acarretado à fisionomia da cidade: o acréscimo de vilas, de casas residenciais, de grandes edifícios públicos



Avenida Marquês de Olinda, no bairro do Recife. (Período Dantas Barreto.)

Depois de um longo trabalho preparatório firmado nos estudos de uma nova Comissão do Plano da Cidade, foi reiniciada a demolição do bairro de Santo Antônio, já estando determinada, a data do começo da construção da ponte Duarte Coelho que continuará a Avenida 10 de Novembro, principal artéria do novo bairro.

Serviços outros como o da Limpeza Pública, calçamento e iluminação têm sido constantemente melhorados pelo atual governo: não só foi construída uma extensa avenida — a de Caxangá, com cerca de 5.847 metros de extensão — como foram, pela primeira vez iluminadas as margens do Capibaribe, dando um novo aspecto noturno à cidade fluvial.

Em colaboração com a Secretaria de Agricultura deu-se nova feição ao antigo parque de Dois Irmãos que se transformou num agradável Zoo-Botânico — recanto dos mais interessantes da cidade do Recife.

Serviços outros como a Diretoria de Estatística, Propaganda e Turismo e a Diretoria de Reeducação e Assistência Social imprimiram uma nova orientação nos serviços pelos quais são responsáveis, concorrendo a primeira para um melhor conhecimento da cidade e do próprio Estado por meio de propaganda e divulgação de elementos de interesse público, firmados em rigorosos dados estatísticos, para minorar as condições precárias das classes pobres, facilitando-lhes meios de vida, estabelecendo por outro lado, o pitoresco, a restauração de certas usanças e divertimentos comuns às classes populares que uma orientação mais condenava ao desaparecimento.

Do governo Agamenon Magalhães entre outras realizações que se refletiram sobre a fisionomia da cidade pode ser citada a inauguração da Usina Higienizadora do Leite que fornece produto pasteurizado à população, através de uma Cooperativa. Aliás, outras cooperativas existem — a dos Horticultores, a dos Avicultores, que melhoram a produção, estabelecem novos meios de distribuição, criando outras atividades dependentes.

É de assinalar que todas as obras têm vindo ao encontro do nível econômico das diversas classes, como atesta a política seguida pelo governo em relação às casas operárias.

Tendo-se verificado o baixo nível aquisitivo de operários de certa classe, mercê de prévia estatística, ficou resolvido, como aconteceu em relação à vila das Lavadeiras, que os ocupantes pagassem, apenas, uma pequena taxa, a título de **conservação**, ficando isentos de aluguéis ou impostos. É, na verdade, uma solução humana, que caracteriza um governo dedicado no melhor sentido à causa das classes humildes, como o é, noutros setores à dos grandes interesses do comércio e da indústria.

No porto do Recife nasce uma nova paisagem de trabalho — técnicos da terra, engenheiros jovens constroem um trecho do cais para atracação de grandes paquetes, ganhando nova zona onde evoluciona uma majestosa estrutura metálica, com cerca de cinquenta metros de altura: — a ponte para movimentação de carvão e minérios.

Noutra zona do porto o governo promove a instalação das esteiras mecânicas para movimentação de sacos de açúcar, estabelecendo grande economia nos serviços de transporte daquele produto. Ao mesmo tempo graças aos seus esforços o Governo Federal designa um técnico para estudar em colaboração com os técnicos pernambucanos a construção de um **dique seco** e de uma **carreira**, com que a importância do Porto do Recife atingirá um grau elevadíssimo em relação a outros portos do país.

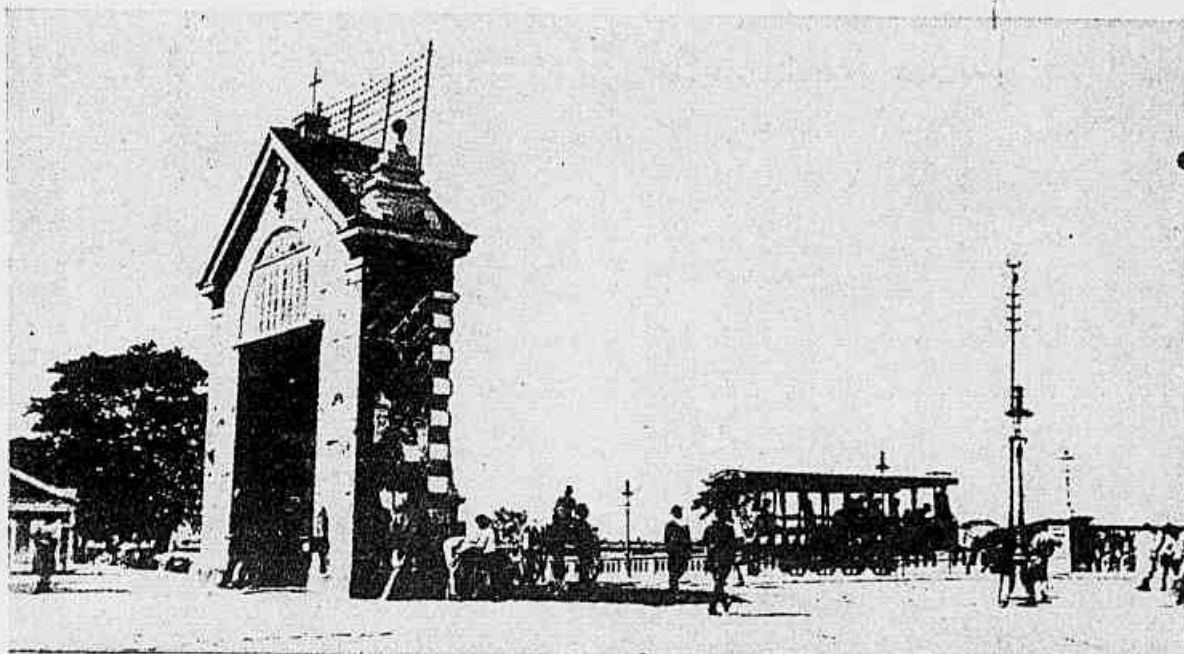
O governo Agamenon Magalhães iniciou uma obra de importância muito relevante que satisfaz a uma necessidade até agora descuidada dos poderes públicos. É uma obra de que a própria topografia da cidade aconselhava o ataque: a obra de retificação e construção de canais, paralelamente ao aterro das zonas alagadas.

O governo estadual mostrou seu interesse em resolver o problema aterrando um grande trecho de **alagados** — onde está hoje edificada a vila das Costureiras — com o auxílio de uma pequena draga de sucção e recalque construída nas oficinas da Diretoria de Docas.

O Governo Federal não ficou alheio aos trabalhos de saneamento dos terrenos alagados, e, depois de enviar técnicos que acordaram com as soluções adotadas pelos nossos profissionais, reservou por intermédio da Inspeção de Saneamento uma verba de 4.000 contos para ser empregada nos trabalhos de recuperação de terrenos alagados e na construção de canais de esgotamentos.

É inútil ressaltar o valor da obra que irá integrar como utilizável, na zona da cidade largas extensões de terrenos antigamente sede de mocambos, quando não, mangles enlameados e fétidos.

Zelando pelo progresso e desenvolvimento da cidade o governo não esquece o **indivíduo**, em função do qual orienta sempre a inteligência dos seus técnicos e a cultura dos administradores.



Arco de Santo Antônio, destruído por ocasião das reformas do bairro do Recife.

UMA IMPORTANTE OBRA DA ENGENHARIA NACIONAL



“Palácio do Comércio” é a designação apropriada para definir esta importante realização da engenharia nacional.

Mesmo aos olhos do leigo em arquitetura, ressalta a aristocracia das linhas dessa edificação, que surge imponente como si fôra um templo majestoso de outras éras.

Mas aí está a realidade provando que, ao lado da beleza exterior de um edifício portentoso, se encontra nas instalações dos seus interiores tudo o que o progresso pôs à disposição do homem para o seu conforto, quando se entrega ao trabalho intenso que os tempos modernos exigem.

Desde o *hall* de entrada, até à “Sala de Deliberação” e ao “Gabinete do Presidente”, não sabemos o que mais admirar, si a beleza dos motivos de decoração, ou a arte que os seus construtores demonstram possuir em alto grau: saber reunir o que é belo ao que é útil.

As fotografias das construções realizadas por DOURADO S/A poderiam constituir um album muito bonito, onde haveríamos de encontrar motivos de beleza sem conta, para deleite do nosso espírito.

Passemos em revista, em nota rápida, algumas dessas edificações: Prédio da Associação Comercial do Rio de Janeiro, que ilustra esta página; Hospital Pedro Ernesto, à Avenida 28 de Setembro; Edifício da Rua Evaristo da Veiga, 16 e 16-A, com subsolo e 18 pavimentos superiores; Edifício de propriedade do Club Militar, à Avenida Graça Aranha, 15. *Prédios de Apartamentos*: Avenida Atlântica, 638 e 784; Edifício Leme, Av. Copacabana, 6; Prédio à Rua Primeiro de Março, 141; Avenida Pedro II, 187 a 195-A; Largo de São Clemente, 10 e 12; Paulo de Frontin, 447; Rua Uruguai, 49. *Residências particulares*: Avenida Paulo de Frontin, 743; Rua Alberto Siqueira, 42; Vila residencial, com 20 prédios, à Rua Humaitá, 66; Prédio à rua Barão Homem de Melo, 36; à Avenida Paulo de Frontin, 530; à Rua Manoel Niobey, 72; e numerosos outros edifícios, que seria impossível enumerar.

DOURADO S/A.

Av. ALM. BARROSO 90-10º AND
RIO DE JANEIRO



Associação Commercial do Rio de Janeiro

Rio de Janeiro, 16 de Janeiro de 1940

A/ 124

Illmos. Snrs. Directores de
Dourado S. A.,

Tem este por fim exprimir a VV. SS. a satisfação desta Directoria pelo exacto cumprimento, dentro rigorosa perfeição profissional, com que essa bem aparelhada empresa executou o contracto, obtido em concorrência, da construção do Edifício Associação Commercial, á rua da Candelaria, 9. Tratando-se de obra grandiosa, de evidente significação para a cidade, é com sincero prazer que lhes fornecemos a presente declaração quanto á capacidade técnica e financeira dessa Companhia.

Reitero-lhes os protestos de estima e consideração.

Saudações attentissimas

Manoel Ferreira Guimarães
Manoel Ferreira Guimarães
Presidente

RECEBUE



18 Jan 1940
Antonio Soares

Reuniões das Comissões



Reunião dos congressistas que integraram a comissão de "Aplicação e Execução", vendo-se os drs. Saboia Ribeiro, Lincoln Continentino, Ricardo Antunes, Bilac Pinto e Albino dos Santos Froufe.



O sr. Amelio de Moraes elucida um congressista, na comissão de "Legislação, Administração e Organização" sobre o andamento dos trabalhos, enquanto o sr. Nestor Figueiredo se serve de um copo de água.



Exame de uma tese na comissão de "Saneamento e Higiene" feita pelos drs. Aracy Soares, José de Albuquerque, Mario Guimarães, Leonel Santiago e a escritora senhora Rachel Prado.



Na comissão de "Urbanismo e Habitação": os drs. Celso Werneck, prof. Alfred Agache, Gama e Abreu, José Marianno Filho, Jose Estellita, Floro Freire, João Marchesini, Stefane Vanier e outros.



Flagrante de um debate na comissão de "Tráfego e Comunicações", no qual intervêm os drs. Cyro Farina, Luiz Rodolpho, Rubens Vianna, Marcelo Carneiro de Mendonça e Déa Paranhos.



Na comissão de "Historia e Divulgação": os srs. Corrêa Lima, Mario de Souza Martins, Diniz Carneiro, Paulo Barreto, Prado Lopes, Coimbra Bueno, Herminio de Andrade, Gomes Cardim Filho e Rafael Galvão.

C. MIRANDA CIA. & LTDA.

Artigos em geral de **Papelaria e Vidraçaria**

Livros e objetos para escritorio, quadros e molduras; vidros para automoveis

Vidros e cristais -- Espelhos
SORTIMENTO COMPLETO

Fabrica e Escritorio :

Rua Evaristo da Veiga, 22- Fones 22-5908 — 22-8226

Praça Floriano, 85 - 89 - Fone: 22-5527

RAUL PEREIRA

ARCHITECTO CONSTRUCTOR LICENCIADO

Construções, Reconstruções e Reparações

Organisa projectos, detalhes, calculos, especificações e orçamentos.

ACCEITA FISCALISAÇÕES

Escritorio: AVENIDA MEM DE SA' n. 283

Telephone 42-3730

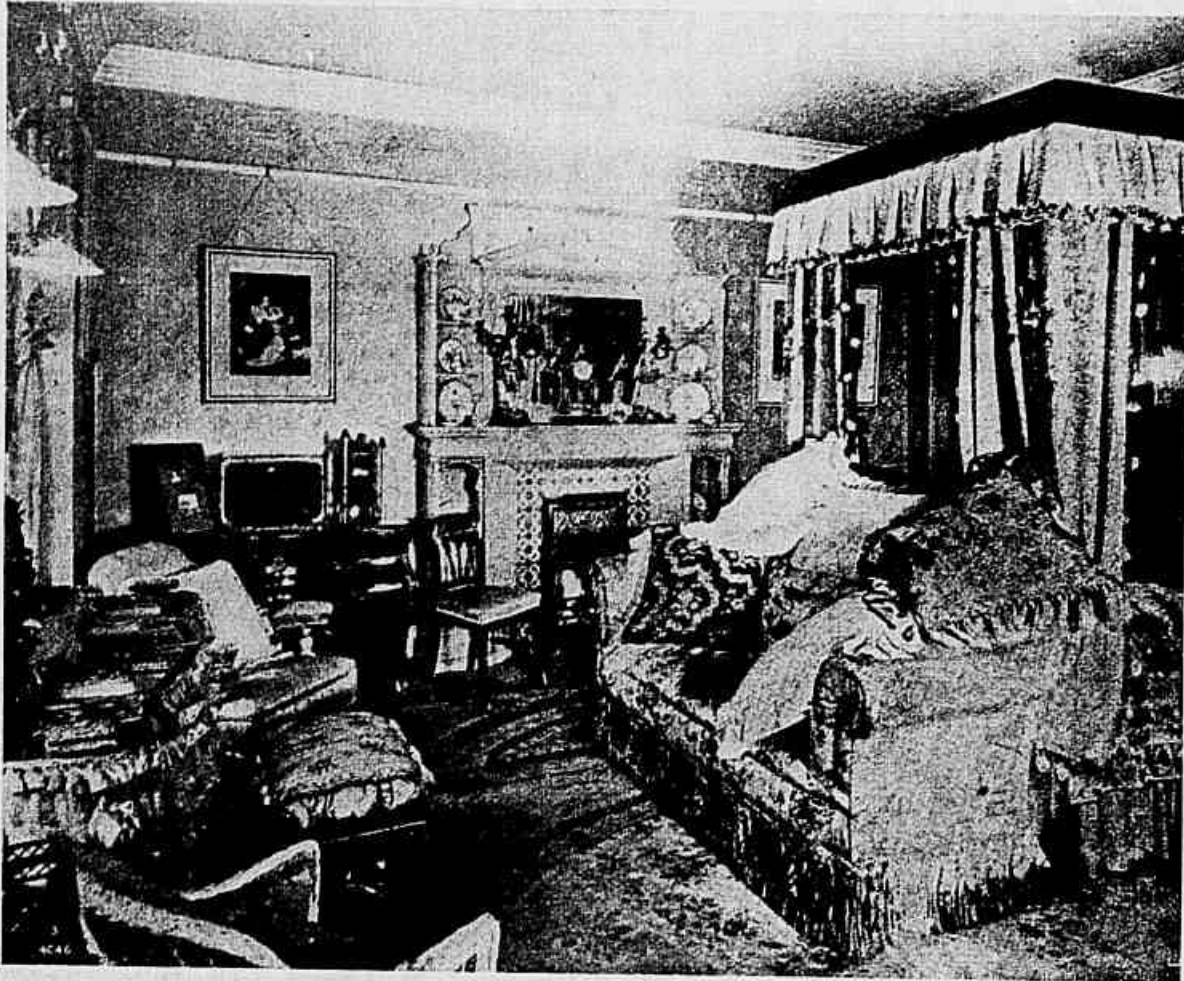
RIO DE JANEIRO

ANNIBAL DE MELLO PINTO

— ENGENHEIRO ARCHITECTO —

— CONSTRUÇÕES E REFORMAS —

Av. Almirante Barroso, 90-11.º and. S. 1113 Tel. 42-9307



A antiga idéia, que ainda não abandonamos completamente: a casa-museu. (Recanto do quarto de dormir da atriz, do tempo de Eduardo VII, Lily Langtry).

Uma crítica geral detalhada tomaria muito tempo e citarei alguns exemplos típicos.

A extravagância mais comum e, provavelmente, a do encanamento d'água. Por exemplo: em cerca de dois milhões de casas, a água geralmente tem de ser aquecida numa caldeira por trás do fogão do living-room ou da copa, de onde é levada por sifão ou em baldes para o banheiro. Em qualquer caso é preciso acender o fogão de inverno ou verão, para se ter uma gota d'água quente, o que implica em mais trabalho de limpeza do fogão da sala ou copa. Como isto é antiquado! N'algumas, os tubos de água quente passam pela sala e copa perdendo calor. Quando há um fogão a carvão no living-room, há outro a gaz na copa!

A disposição geral de tudo é a pior possível. Poucas prateleiras as mais das vezes muito altas e falta de armários bastantes e outros lugares para depósitos que há 150 anos era coisa normal, em todas as casas.

Surpreender-me-ia, não obstante alegrar-me bastante, se soubesse que um quarto dos novos lugares escapou pelo menos a alguns destes erros. Em todo o caso, o momento parece oportuno para apreciarmos o trabalho dos últimos vinte anos, para tratar das ne-



A cozinha que não obedeceu a um plano racional. Nela a dona da casa, apesar do seu espaço exíguo, tem de fazer todos os serviços.

Já repararam, com um espírito crítico imparcial, nos interiores e exteriores dos quatro milhões dos novos lares que foram construídos na Grã-Bretanha nos últimos vinte anos? Nunca lhes ocorreu que as mulheres, que são a alma e governam os lares, não mereceram a devida consideração?

Se não, vejamos. As fábricas tem melhorado quasi até se tornarem irreconhecíveis, desde 1934. Não só seus exteriores estão conformes com o moderno padrão de simplicidade e gosto, são melhor iluminadas e ventiladas, mantendo uma temperatura mais ou menos uniforme nas horas de trabalho, como a atenção dos cientistas tem se voltado mais e mais para a disposição das salas e colocação das máquinas, para a questão do cansaço, tempo de descanso, horas e condições de trabalho, o que tem revolucionado a saúde e conforto dos operários. As fábricas, em resumo, estão agora sendo consideradas como "máquinas em que se fazem as coisas".

Mas compare-se a maioria das novas fábricas com as quatro milhões de casas e apartamentos — estas modernas "máquinas de se viver dentro" — e se verá quão pouca atenção se tem dispensado á solução do problema do lar. Em alguns casos se poderia mesmo dizer que temos retrocedido na compreensão e nas tentativas para atender ás mais fundamentais necessidades. Porque um lar deve atender a duas exigências paradoxais. Deve ser uma máquina eficiente por meio da qual a renda da família pode ser gasta com o melhor proveito, mas deve ser também um lugar para o qual ela volte com satisfação e alívio que satisfaça suas necessidades como indivíduos.

Examinemos uma casa ou apartamento normal em qualquer parte na Grã-Bretanha. Os regulamentos estatuem certos mínimos de espaço e luz e determinam que sejam devidamente aparelhados com o necessário para o aquecimento, banho, lavagem de roupa, cozinha, despensa, lugar para armazenar combustível e para dispor do lixo.

Lares com todos esses confortos podem parecer muito bons teoricamente. E assim parecem muitas vezes no papel. Mas, de fato, considerados como "valor em dinheiro" seu custo é geralmente muito elevado para a espécie de construção e aparelhamento. Seu custeio é caro e, aparentemente, não consultam as conveniências, necessidades e recursos das mulheres que os têm de custear sós.

PROJETANDO O LAR

por ELIZABETH DENBY

cessidades básicas da mulher no seu lar e tentar fazer com que as novas habitações que se construirão depois da guerra sejam melhor planejadas e aparelhadas tão inteligente e economicamente como o pôde fazer o pensamento moderno.

Pensemos na espécie de casa para quem a vida com os recursos do marido era fácil antes de chegarem os filhos. Não podendo pagar quem a ajude nem custear o dispendioso aparelhamento instalado, terá que procurar muitas alternativas para economizar antes de ser forçada a fazê-lo na alimentação.

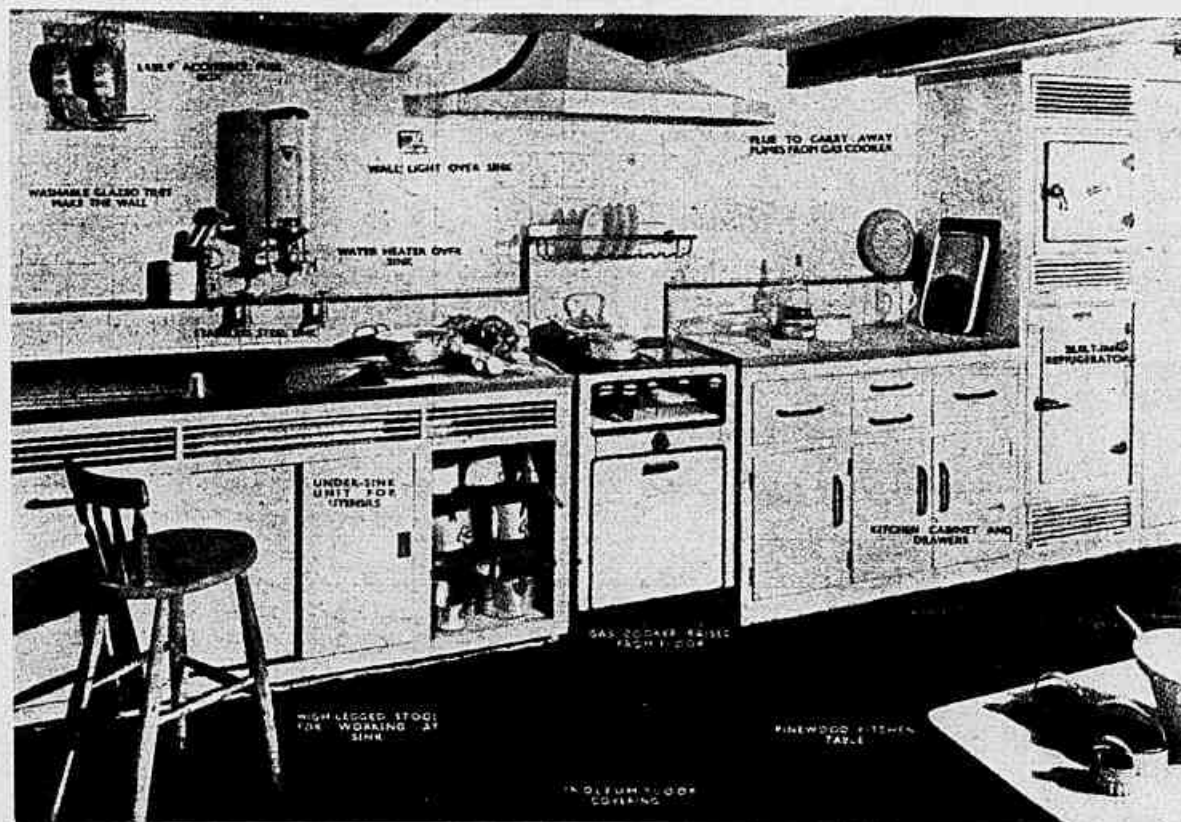
A casa para ela deve ser uma máquina fácil de manejar, confortável e econômica, que não esgote sua energia, seu tempo ou seu dinheiro e que lhe deixe a vitalidade e o bom humor que seu marido e filhos exigirão dela quando voltarem para casa no fim do dia.

A disposição geral do plano da cidade — onde ficam localizadas as lojas, as escolas, os parques, os pontos de reunião e seu aparelhamento — é, naturalmente, muito importante. Mas as autoridades locais ainda não compreenderam o que significa "aparelhamento municipal moderno". Alguma cidade a não ser Leeds, já se ocupou em dispor científica e economicamente do lixo por um sistema pelo qual todo ele é colocado num depósito de onde é aspirado para um incinerador central e usado para fornecer água quente, gerar eletricidade e prover a outros serviços urbanos? Que já se fez para eliminar o fumo com seus inconvenientes resultados para todos os lares?

Estes exemplos poderiam se multiplicar indefinidamente. E sua eficiência é vital, porque as mulheres tem que confiar nos serviços públicos para uma parte de seu trabalho e para os quais todos os cidadãos contribuem com impostos e taxas, como também para o gaz, eletricidade e abastecimento d'água. Deviam esperar, pedir e obter o valor correspondente em todos estes serviços. E obtemos?

Mas nas coisas mais importantes no lar, nos assuntos pessoais, uma mulher deve estar completamente independente de outros e poder organizar seu trabalho conforme suas conveniências.

Uma sala de jantar-cozinha é muito conveniente, poupando e facilitando o trabalho a uma dona de casa sem criada. Mas isso implica em mais cuidado na disposição do todo, de maneira que a parte reservada



PROJETO DUMA COZINHA — O sonho da dona de casa. Esta é a cozinha do futuro: nela tudo está disposto higienicamente, facilmente acessível e de fácil limpeza. Uma cozinha como esta não precisa custar mais do que uma que não obedeça ao mesmo plano racional.



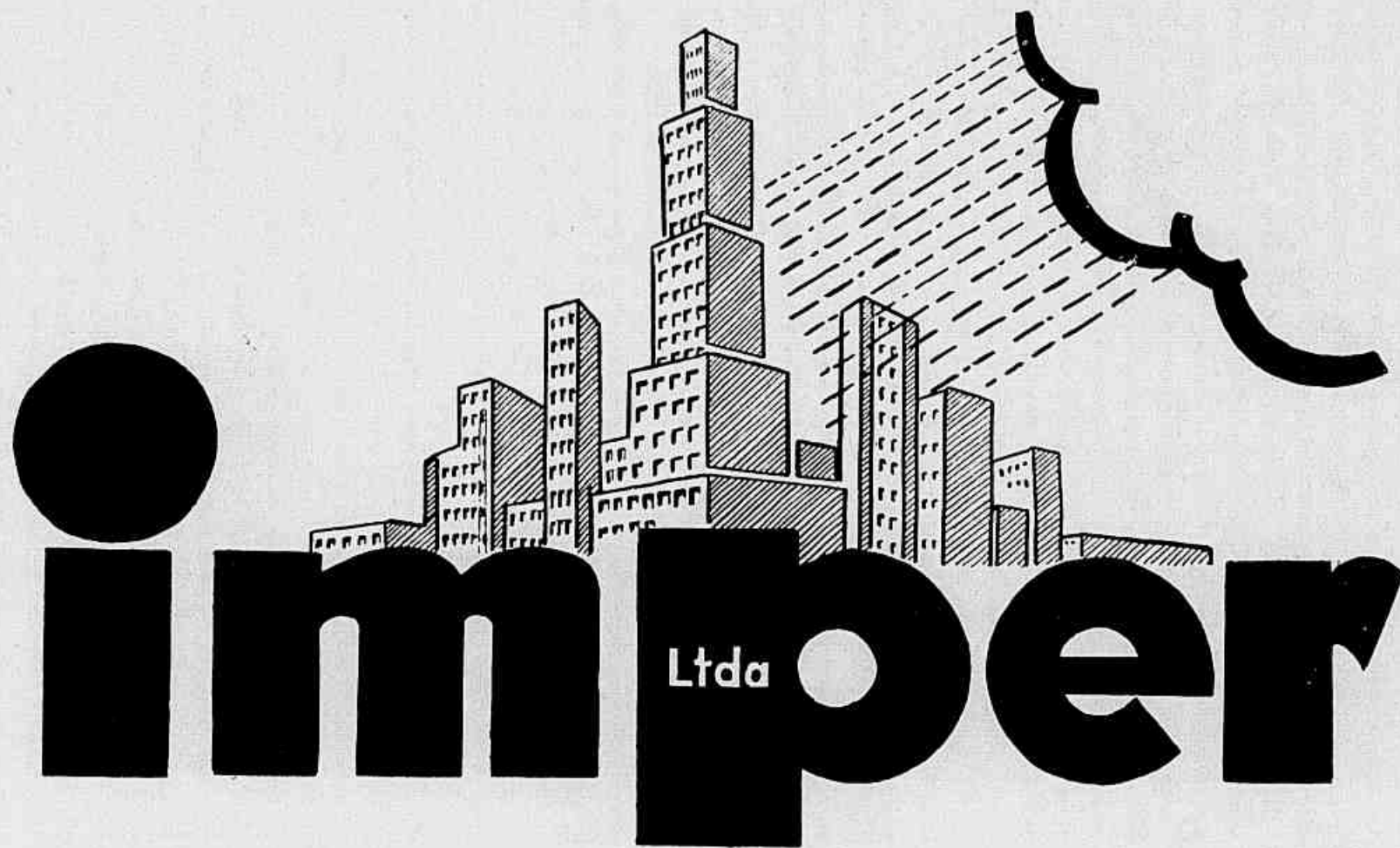
COIMBRA BUENO & CIA LTDA
ENG^o - URBANISTA - ARQ^{to}

CONSTRUTORES DA CIDADE DE GOIANIA

RECONHECIDOS PELO DECRETO Nº 580 DE 2-4-1938 DO ESTADO DE GOIÁS

NÃO PENSE MAIS!...

Para vender ou comprar seu PREDIO, TERRENO ou APARTAMENTO.



DEPARTAMENTO IMOBILIARIO

1.º de Março, 100 - 3.º

Fone 43-0800 - ramal 2

A cozinha não concorra para desfeitar a outra. A disposição bem ordenada dos objetos na primeira pode facilitar a separação por meio dum biombo. Esse arranjo importa também na necessidade de uma boa ventilação que exclua os odores de cozinha e a fumaça. E, pois que estamos na cozinha, enumeremos o que lhe é mais necessário.

Deve haver água quente á disposição em qualquer momento do dia ou da noite, em todas as bacias, pias e banheiras na casa. Deve haver um aparelhamento facil para lavar e secar a roupa. Mas não se deve esquecer que os lençóis e peças pesadas é melhor que sejam lavados nas lavanderias. Por este motivo prefiro a extensão de um serviço de lavanderia, barato e eficiente, ás modernas lavanderias comunaes onde as mulheres, qualquer que seja o estado de sua saúde ou o seu horario para outros trabalhos, tem que se sujeitar a horas fixas. É preciso também não esquecer que a maioria das mulheres tem uma tendencia para fazer muitos serviços ao mesmo tempo: lavar o *baby*, preparar a refeição, ter um olho na roupa em lavagem, concertar meias e fazer uma taça de chá. E essa



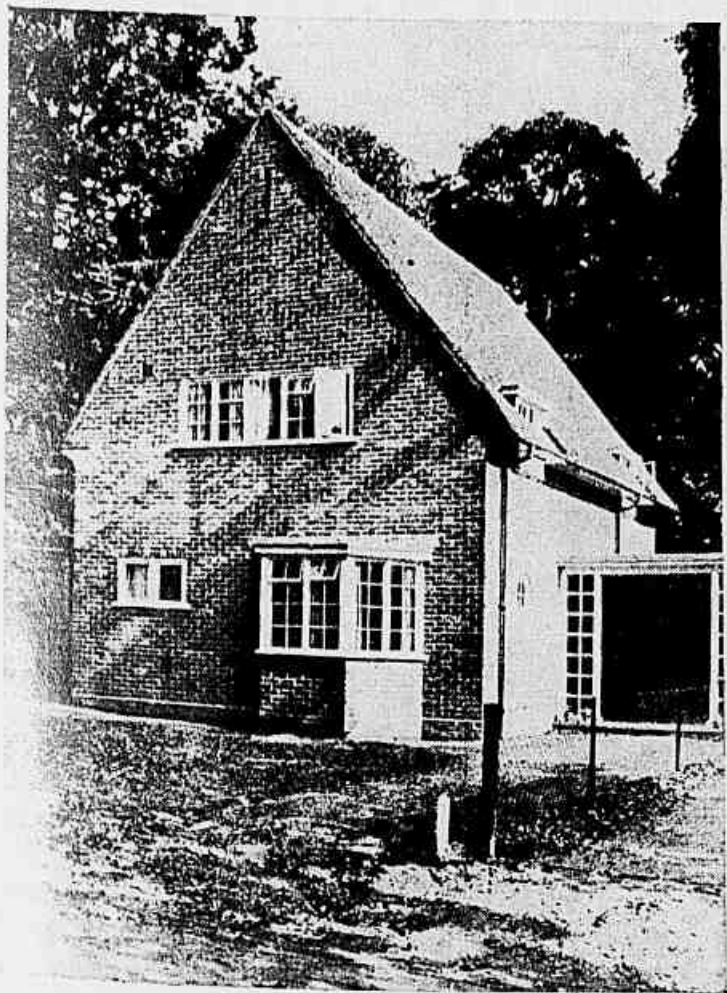
A casa malprojetada, embora nova. Comparem com a projetada racionalmente.

todo o lar inglez e deve-se usar combustível sem fumaça, facil de acender e de limpar. Esta sala deve ser o maior possível e não ter nenhum aparelhamento impessoal para trabalho, afim de que cada familia possa organizá-lo conforme seu gosto pessoal.

Finalmente, os que trabalham e as crianças gozam durante o dia da convivência comum, mas a mulher não. Por isso, enquanto o living-room deve estar voltado para o oeste ou para o sul, para o jardim ou terraço, longe das vistas e dos ouvidos dos vizinhos, a cozinha deve estar voltada para a rua de maneira que a dona da casa possa participar, embora indiretamente, da vida comum. À tarde, se a disposição da casa for conveniente e seu aparelhamento completo, ela terá tempo para visitar suas amigas e gozar um pouco da vida em comum.

Devemos pois jogar lára ideias obsoletas sobre a vida e o lar e tentarmos dar uma vida confortável e facil á mais habil de todas as operarias a dona de casa no lar

(“De Picture Post”)



Pequena. Uma casa para homens que trabalham na City, na Cidade Jardim de Welwyn.



A casa projetada com inteligencia. Espaçosa e com abundancia de luz.

tendencia não deve ser contrariada pela obrigação de abandonar seu lar e ir para uma lavanderia por uma hora ou duas em cada semana fazendo um trabalho que seria muito mais facil para um operario especializado. A lavagem de pequenas peças é o unico trabalho que se póde razoavelmente exigir duma dona de casa.

Os quartos de dormir devem ser bem providos dos armarios necessarios para evitar a necessidade de moveis. A iluminação, tanto natural como artificial, deve ser cuidadosamente estudada, como o aquecimento, por meio de gaz ou electricidade, que só se paga quando se consome e não requer limpeza.

No living-room deve haver um fogão a carvão, essencial em



Dois tipos de habitações coletivas. Projeto de habitações para operários em Liverpool.

CURITIBA

DEODORO EBANO PEREIRA, Capitão de Canôas de Guerra do Mar do sul, fundou na chapada que se desdobra ao Poente da Serra do Mar uma povoação, a que deu o nome de Curitiba, nome este empregado pelos índios, em virtude da extraordinária quantidade de pinhões que havia nos matos circunvisinhos. Essa povoação, que não demorou atrair certo número de habitantes, devido ao seu bom clima e à fertilidade de suas terras, foi elevada a freguezia em 1654.

Na praça principal, em frente à cadeia (hoje praça Tiradentes), foi levantado o pelourinho pelo Ouvidor Gabriel de Lara, em 1668.

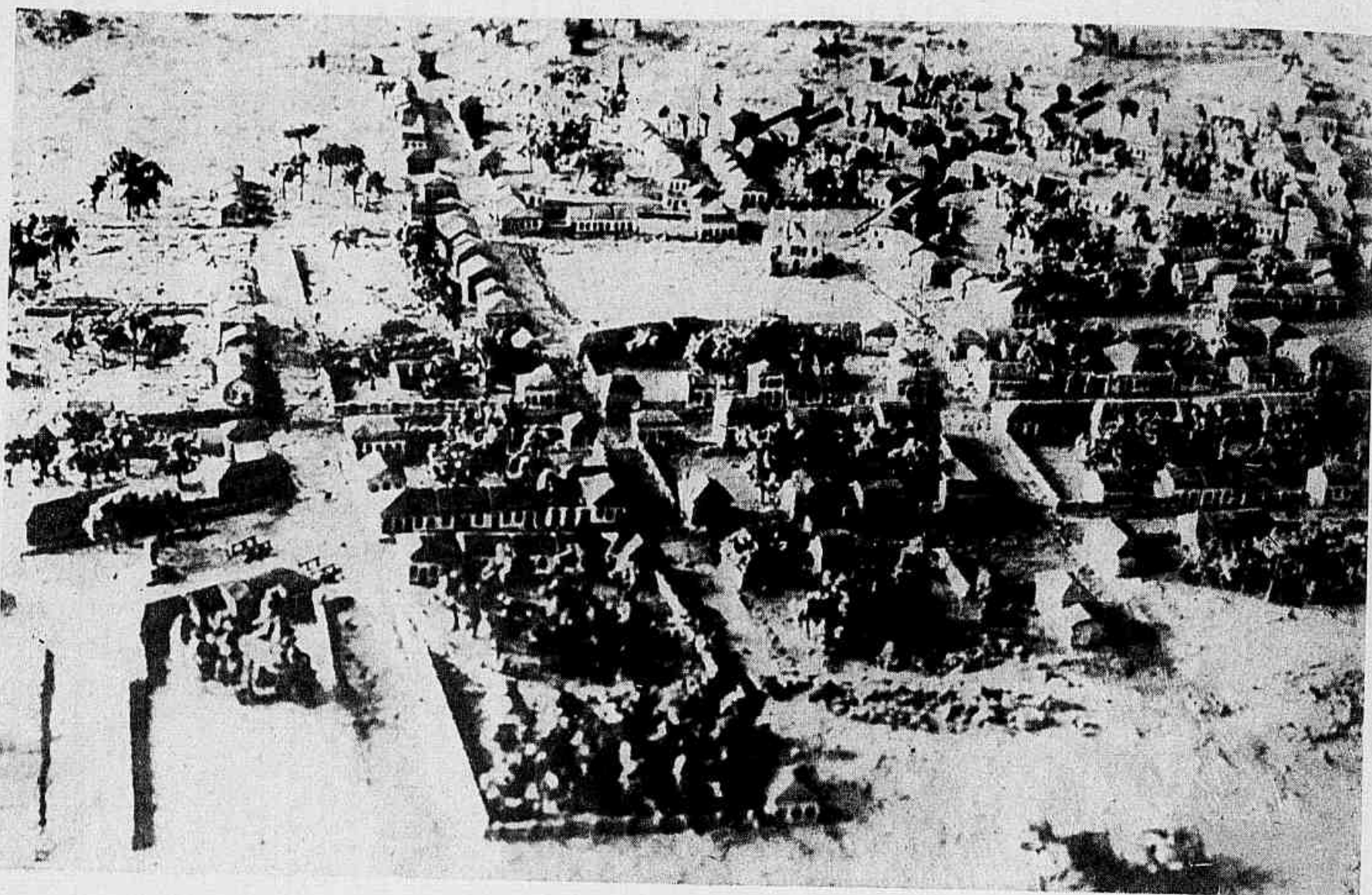
Em 1693 a freguezia de Curitiba foi elevada a vila, por iniciativa do povo que se reuniu, aclamou as autoridades judiciárias e elegeu os oficiais da Câmara, conforme consta do respectivo auto da fundação da vila, sendo esta deliberação tomada sem autorização régia e somente por aquiescência do Capitão-Mór, então em exercício.

O alvará de 19 de Fevereiro de 1812 determinou que os Ouvidores passassem a residir em Curitiba e fosse esta a sede da antiga comarca, criada em 17 de Junho de 1723, em virtude de ser o clima de Serra - acima incomparavelmente melhor do que o do litoral.

Curitiba teve fôro de cidade pela lei provincial de São Paulo n.º 5 de 5 de Fevereiro de 1842, e de capital da Província do Paraná pela lei n.º 1 de 26 de Julho de 1854.

A atual comarca de Curitiba foi criada pela lei n.º 2 de 26 de Julho de 1854 sendo seu primeiro Juiz de Direito o bacharel Luiz Francisco da Câmara Leal, nomeado por decreto de 24 de Setembro daquele ano.

O período de desenvolvimento acentuado da capital paranaense começa a se observar a partir de 1910 a 1914, tendo como Prefeitos: o coronel Joaquim Pereira de Macedo e o dr. Candido Ferreira de Abreu. De 1915 a 1922 estacionou,



Curitiba em 1875.



Praça Tiradentes, em Curitiba, onde em 1668 foi levantado o pelourinho pelo ouvidor Gabriel Lara.

o que é fácil de explicar-se, em virtude da grande guerra. O declínio mais evidente que se observou foi em 1918. Foram Prefeitos naquela época o coronel Joaquim Antônio Xavier e dr. João Moreira Garcez.

De 1922 até a presente data o desenvolvimento de Curitiba vem se dando gradativamente, observando-se em 1930 um pequeno declínio, sendo que dessa época para diante o desenvolvimento se tem dado de uma maneira notável, com os seguintes Prefeitos: dr. Eurides Cunha, de 1930 a 1932; coronel Joaquim Pereira de Macedo, de 1932 a 1937; dr. Jorge Lotário Meissner, de 1937 a 1938; drs. Aluizio França, Carlos Heler, Oscar Borges, e dr. João Moreira Garcez de 1938 a 1940. A partir de 5 de Setembro de 1940, dr. Rozaldo Gomes de Melo Leitão.

Os serviços de viação urbana são explorados por empresas particulares, constando de bondes e ônibus. Os serviços de bondes datam de 1907 e os ônibus de 1928.

Em 211 logradouros iluminados a eletricidade, estão empregados 2.751 fôcos e combustores; em 216 logradouros que dispõem de iluminação elétrica domiciliária, há 10.036 ligações domiciliárias.

A cidade dispõe de 2 reservatórios com capacidade total de 12.400.000 litros em 24 hs., abastecendo 7.907 prédios.

A área pavimentada — são vários os tipos de pavimentação — é de 955.642 m²,07.

Curitiba conta 148.757 habitantes. É servida, em 125 logradouros, por 101.800 ms. de rede de esgotos, sendo de 6.880 o número de prédios esgotos.



Vista aérea de Curitiba atual.

A PRIMITIVA capital do Espírito Santo foi a povoação que Vasco Fernandes Coutinho fundou no continente, em Vila-Velha, em 1535. Na ilha fronteira, chamada então Santo Antônio, havia sido iniciada por D. Jorge de Menezes e D. Simão de Castelo uma outra povoação, e para esse novo núcleo se transferiu a capital, que data de 1551, e que recebeu o nome de Vitória em razão de terem sido vendidos os Aimorés, em 8 de Setembro, pelos portugueses. Vitória foi elevada à categoria de cidade em 2 de Março de 1829. ♦ A capital do Espírito Santo é uma cidade moderna, com serviços de saneamento, companhia particular. A cidade dispõe de amplo sistema de viação, explorado por várias companhias. ♦ Na vida de Vitória assinalam-se como épocas definidoras de crescimento e transformação da cidade os seguintes períodos: ♦ De 1908 a 1912, na administração do dr. Jerônimo Monteiro, com as instalações de água e esgotos, luz e bondes e início da construção do cais do porto; de 1924 a 1928, no governo do dr. Florentino Avidos, com o início da reconstrução da cidade e construção da Ponte Florentino Avidos, com cerca de quatrocentos metros de comprimento, ligando o continente à ilha do Espírito Santo; de 1930 ao momento presente, no governo do major João Punaro Bley, em que se estão realizando obras de modernização. ♦ As iniciativas urbanísticas atuais são as seguintes: alargamento das ruas Jerônimo Monteiro e Primeiro de Março, praças Oito de Setembro e da Catedral; construção das avenidas Getúlio Vargas e Princesa Izabel; terminação do cais do porto; construção da Estrada de Ferro Niterói a Minas, ligando o continente à ilha, para maior facilidade de transporte do minério de ferro; iluminação mais intensiva dos Parques da Capital — serviço que está sendo feito pela Prefeitura Municipal, na administração do prefeito dr. Américo Polí Monjardim. ♦ Vitória é uma das três capitais insulares do Brasil, sendo as outras duas São Luís e Florianópolis. A ilha, bastante acidentada, permite que a cidade apresente perspectivas encantadoras, realçadas no momento pelo modernismo que tem transformado enormemente a capital capichaba. ♦ A penetração até o fundo da baía de Vitória, onde se acha a ilha do Espírito Santo, é simplesmente maravilhosa. A entrada do porto constitui um espetáculo que é um encantamento para os olhos, pelo esplendor dos panoramas sucessivos, que não se repetem e, antes, têm todos um cunho próprio inédito. ♦ A cidade insular caminha lentamente na direção da antiga capital continental,

♦ Vitória, cidade dos "squares" bonitos, que são vários. Entre montes e água, sua situação é propícia

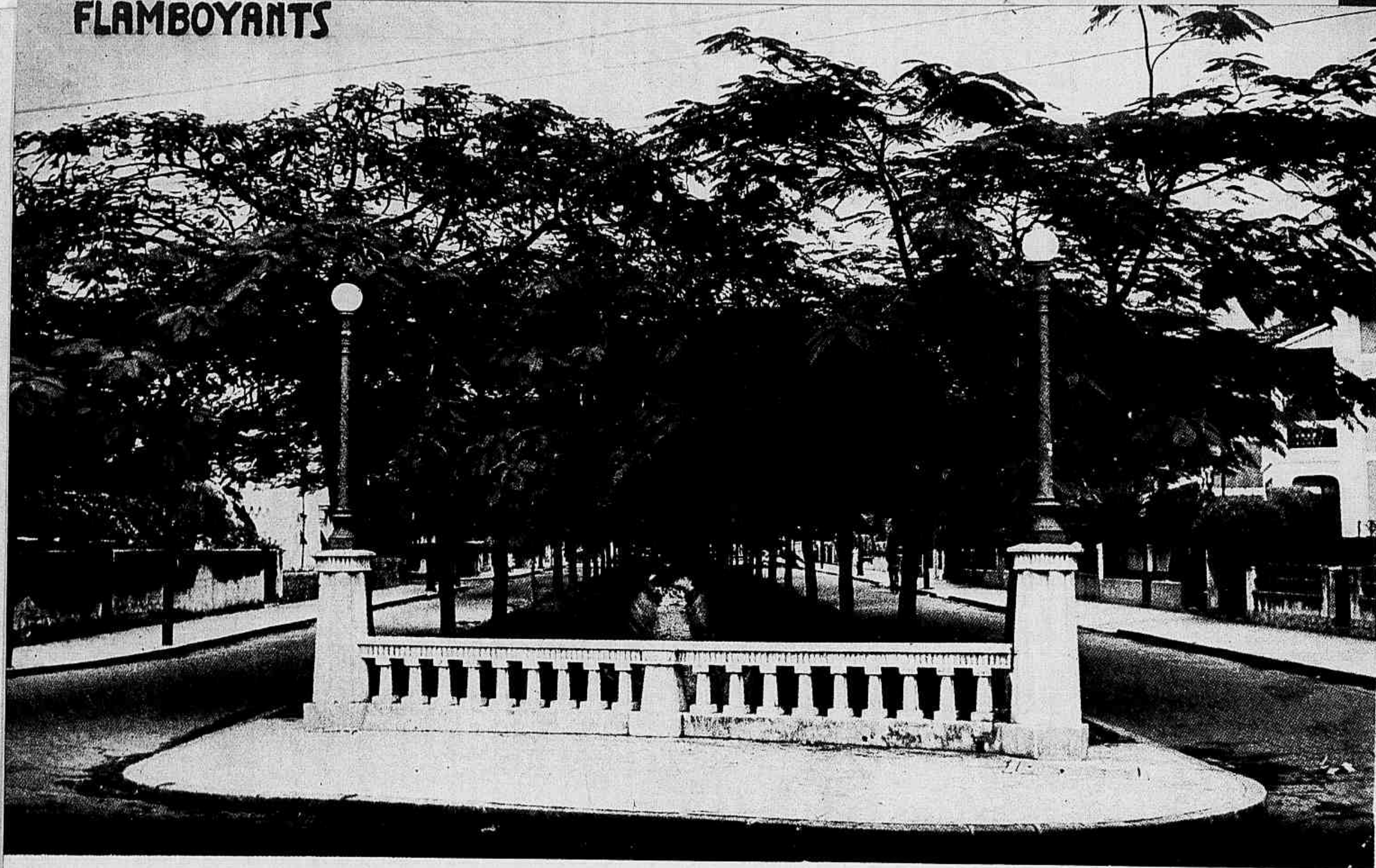
VITÓRIA

em razão das pontes que se projetam sobre o canal e do aterro de pântanos. Fenômeno bastante comum, de resto, e que comporta numerosos exemplos.

Trecho panorâmico de Vitória (no primeiro plano). Ao fundo, Vila Velha.

a interessantes efeitos urbanísticos, que vão surgindo pouco a pouco. ♦ A situação estranha da cidade, já de si imensamente bela, é um perene desafio às idealizações dos urbanistas. O trabalho do cérebro é chamado a aperfeiçoar a natureza dadivosa, e o que se nota na expansão e remodelação da capital espiritosantense é de molde a presagiar, para futuro próximo, uma cidade original e encantadora. ♦ Faltava-lhe o porto, e já o tem; faltava-lhe a ligação com o continente, e já está feita. Essas duas realizações impulsionaram grandemente a pequena cidade, que passou a conhecer a fase de evolução que há muito reclamava. ♦ A poesia objectiva que lhe doura a graça natural tem, para seu maior esplendor, o concurso da beleza subjectiva, porque, de frente, está a venerável Vila-Velha, o relicário onde se ergue o Convento da Penha, de Frei Pedro Palácios, de repercussão religiosa imensamente intensa na história da conquista da capital atual. ♦ Parece até que o fenômeno natural da aproximação que se acentua, da ilha e do continente, é uma contingência acoroçada pelo sobrenatural da lenda que paira sobre o outeiro de Vila-Velha. O Passado e o Presente atraem-se através da baía de Vitória. ♦ A capital capichaba foi, ao que parece, a última das insulares a ser ligada ao continente. Já São Luís era centro da via-férrea que vai à margem esquerda do Parnaíba; já Florianópolis havia ido até ao Estreito, pela ponte Hercílio Luz; Vitória realizou também esse fatalismo da aproximação, indo até a velha fundação de Vasco Fernandes Coutinho. ♦ O plano urbanístico de hoje, apontado em linhas gerais no começo destas breves notas, está sendo atacado e não é temerário augurar-se uma feição inteiramente nova para a cidade risinha que há cerca de quatro séculos mantém a supremacia política de capital do Espírito Santo. ♦ Disposta em anfiteatro, em situação privilegiada, revelando-se aos olhos do forasteiro depois da transposição dos canaues difíceis da baía, surgindo num imprevisto, Vitória proporciona um panorama agradável e sugestivo na sua originalidade topográfica, propício aos arrojos do momento urbanístico. Disse um escritor que, por destino, por influência do nome, o Espírito Santo está mais perto do céu, na projecção do Pico da Bandeira; é natural que os urbanistas queiram também dar toda a propriedade ao nome da capital, realizando na sua remodelação uma verdadeira vitória do senso estético do nosso século.

FLAMBOYANTS

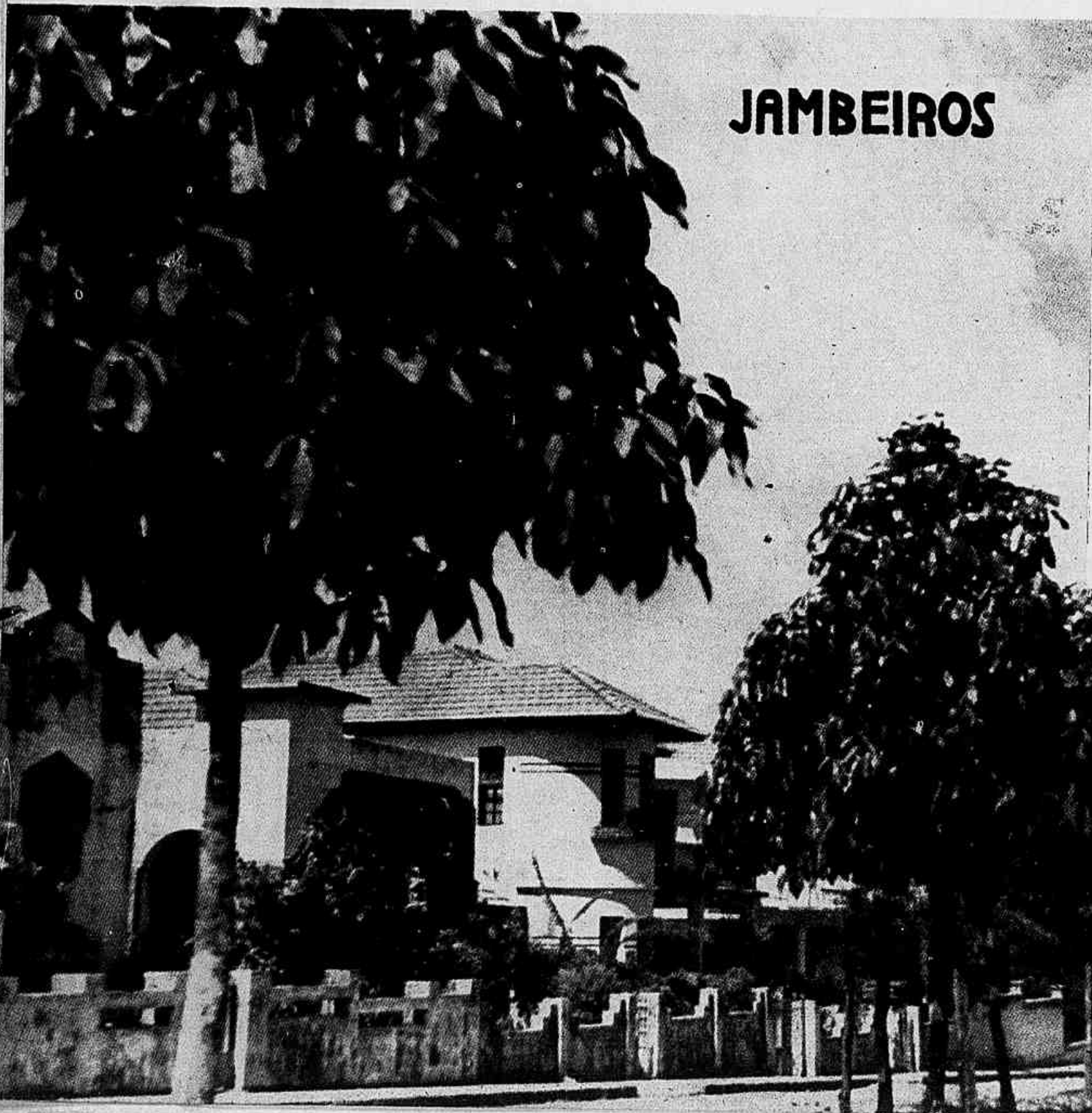


"Embora profusa, a arborização pública de algumas cidades brasileiras possui grandes falhas. Certas ruas se transformaram, com o correr do tempo, em jardim de aclimação. De fato, ali, se encontram em promiscuidade essências indígenas locais (cedros, paineiras, sapucaias etc.), ao lado de outras essências exóticas impróprias, si não perigosas à arborização pública (ficus benjamina, magnolia do Japão, plátanos etc.). Ora, a menos que se trate de parque ou bosque artificial, a técnica não recomenda o emprego de árvores distintas nas ruas, sobretudo si elas se dispõem com objetivo ornamental num só sentido, ou seja de alinhamento.

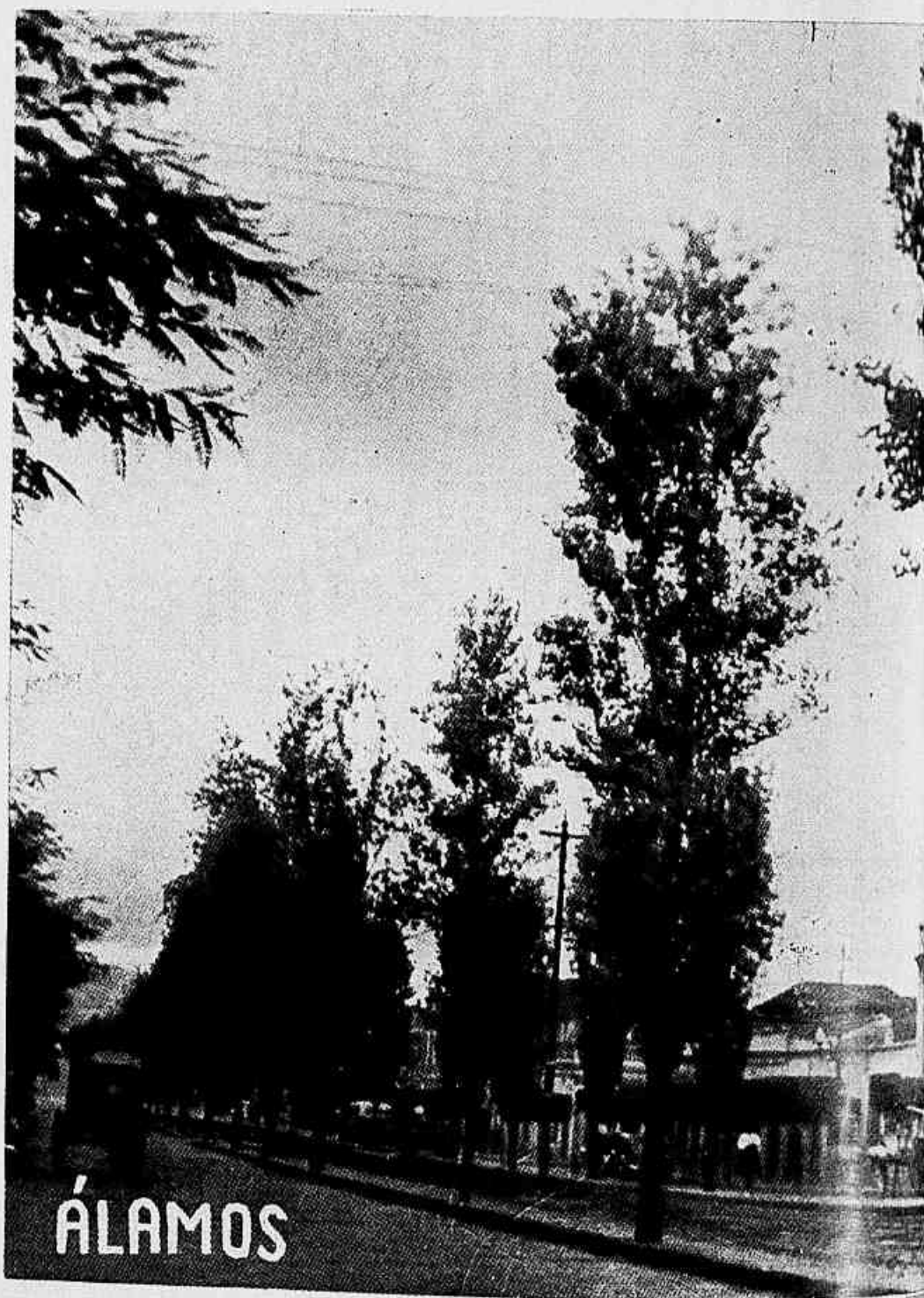
Uma cidade pode utilizar para sua arborização, várias essências florestais, à condição de se empregar uma determinada espécie para cada caso. Entretanto não foram até este momento utilizadas as espécies indígenas que pelo porte e caráter da floração se tornam indicadas para embelezar a cidade. Acresce que muitas centenas de árvores deixaram de exercer sua função ornamental, em virtude das sucessivas podas brutais praticadas cruelmente durante anos sucessivos. É claro que essas árvores que deixaram, por secura ou maus tratos culturais, de desempenhar suas funções deverão ser imediatamente substituídas por outras de espécie diferente, de acordo com o critério técnico que vier a ser adotado.

JOSÉ MARIANO FILHO".

JAMBEIROS



ÁLAMOS



ARBORIZAÇÃO DAS *Cidades*

MANGUEIRAS



ACÁCIAS
NACIONAIS



DEVE-SE a fundação do povoado que daria origem mais tarde á cidade de Manaus a Guilherme Valente, sargento da guarnição da fortaleza de S. José do Rio Negro. Isso em 1693. Guilherme Valente casou-se com a filha de um tucháua da tribo dos "manaus", resultando dessa união a aliança com as tribus de índios que dominavam no lugar, o que facilitou grandemente a penetração dos portugueses através do sertão. Lobo d'Almeida, em 1791, transferiu a sede da capitania de Barcellos para o Logar da Barra. Em 1799 voltou a sede do governo para Barcellos, de onde retornou á Barra em 1804, efetuando-se a mudança, porém, sómente em 29 de Março de 1808. A povoação teve fôros de vila em 1833, com a nova divisão do Cóiço do Processo. Cidade da Barra do Rio Negro, por lei da Província do Pará, n. 145, de 24 de Outubro de 1848, passou, por lei n. 68, de 4 de Setembro de 1856, a denominar-se "Cidade de Manaus". A lei n. 582, de 5 de Setembro de 1850 criou a Província do Amazonas, cuja solene instalação se verificou em Manaus, em 1 de Janeiro de 1852.

O serviço de abastecimento de água da capital do Amazonas, cuja primeira tentativa data de 1886, após etapas sucessivas por que passou, é atualmente feito pelo Estado, pela Secção de Águas e Esgotos, e é perfeito.

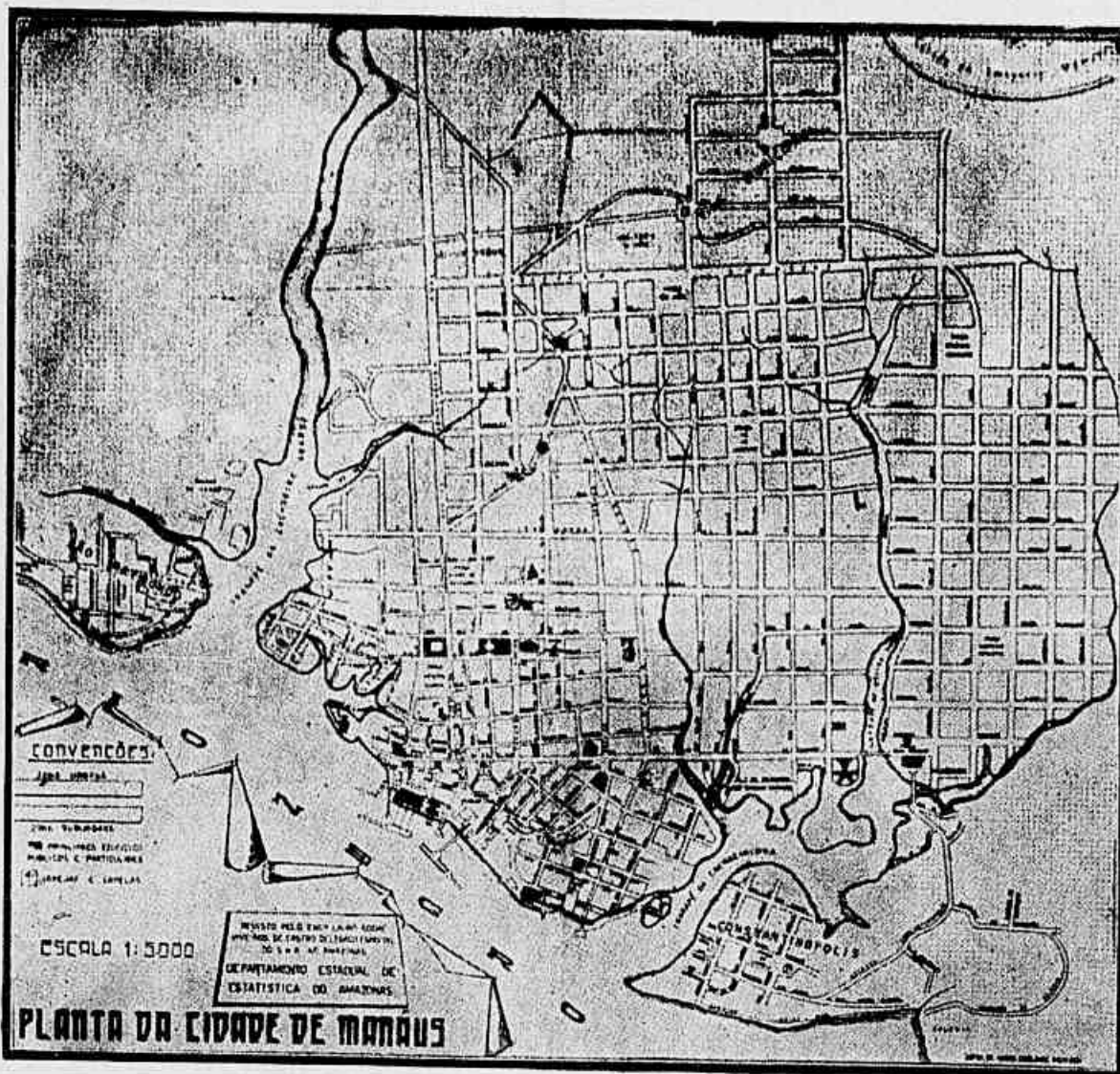
A iluminação elétrica, inaugurada em 15 de Outubro de 1896, é explorada por companhia particular, assim como a viação elétrica, que foi inaugurado em 24 de Setembro de 1897. Ambos esses serviços estiveram por algum tempo sob a responsabilidade do Estado.

Manaus, que é uma cidade relativamente nova, deve ao governador Eduardo Gonçalves Ribeiro — o "Pensador" — (período de 11 de Março de 1892 a 23 de Julho de 1896) todo o plano de embelezamento que ainda hoje serve de admiração aos que visitam a capital amazônica. De facto, quasi todas as magnificas construções que exornam a cidade ou foram traçadas e executadas por esse



Vista aérea, parcial, de Manaus.

Manaus



saudoso administrador ou a ele deveriam o plano da respectiva construção. Basta se lembrarem citados o Teatro Amazonas, o Palácio da Justiça, as pontes dos igarapés de Manaus, Bittencourt e Cachoeirinha — esta metálica, de notável acabamento; o Instituto Benjamin Constant, Reservatório de Águas do Mocó, aterro de vários igarapés, prédio da Imprensa Oficial, construção de praças, abertura de inúmeras ruas, levantamento da planta cadastral da cidade, melhoramento do abastecimento de água, contrato da iluminação elétrica, etc. Algumas das obras enumeradas não teve o "Pensador" a satisfação de ver concluídas, como o Teatro e o Palácio da Justiça.

São, porém de Eduardo Ribeiro as idealizações de tão suntuosas edificações.

Justamente ufano pelos empreendimentos do seu governo fecundo e patriótico, escreveu ele, em peça oficial da época, referindo-se a Manaus:

"Encontrei uma grande aldeia e fiz dela uma cidade moderna".

Eduardo Gonçalves Ribeiro, o emérito criador da cidade de Manaus, era engenheiro militar, natural do Estado do Maranhão e tem hoje o seu nome lembrado na principal artéria da cidade: a Avenida Eduardo Ribeiro — e ainda no manicômio local, que se denomina Colônia de Alienados "Eduardo Ribeiro".

Em Manaus, o serviço de urbanismo está a cargo da Prefeitura Municipal que mantém para isso uma secção própria, dirigida por um assistente-técnico. Obedecendo ao plano traçado a Prefeitura construiu elegante abrigo na estação de bondes e iniciou a construção do "Parque 10 de Novembro", cujas obras estão bem adiantadas. Inúmeras ruas foram calçadas e recalçadas; os jardins receberam cuidadoso tratamento; inaugurou-se a 21 de Abril de 1937, o Aviaquário Municipal, "destinado á coleta, classificação e manutenção de espécimens ornitológicos e ictiológicos amazônicos". Nessa brevíssima resenha, merece destaque especial o prolongamento da rede geral de esgotos sob o Roadway da Manaus Harbour que melhorou grandemente a capital, sob o ponto de vista urbanístico.

Officina de Carpinteiro e Pintura

TELEPHONE 23-3905

A. Santos Macario & Cia. Lda.

CONSTRUCTORES

Encarregam-se de construções e reconstruções de prédios e outros trabalhos de carpintaria e pintura em geral.

131 - Rua General Camara - 131

RIO DE JANEIRO

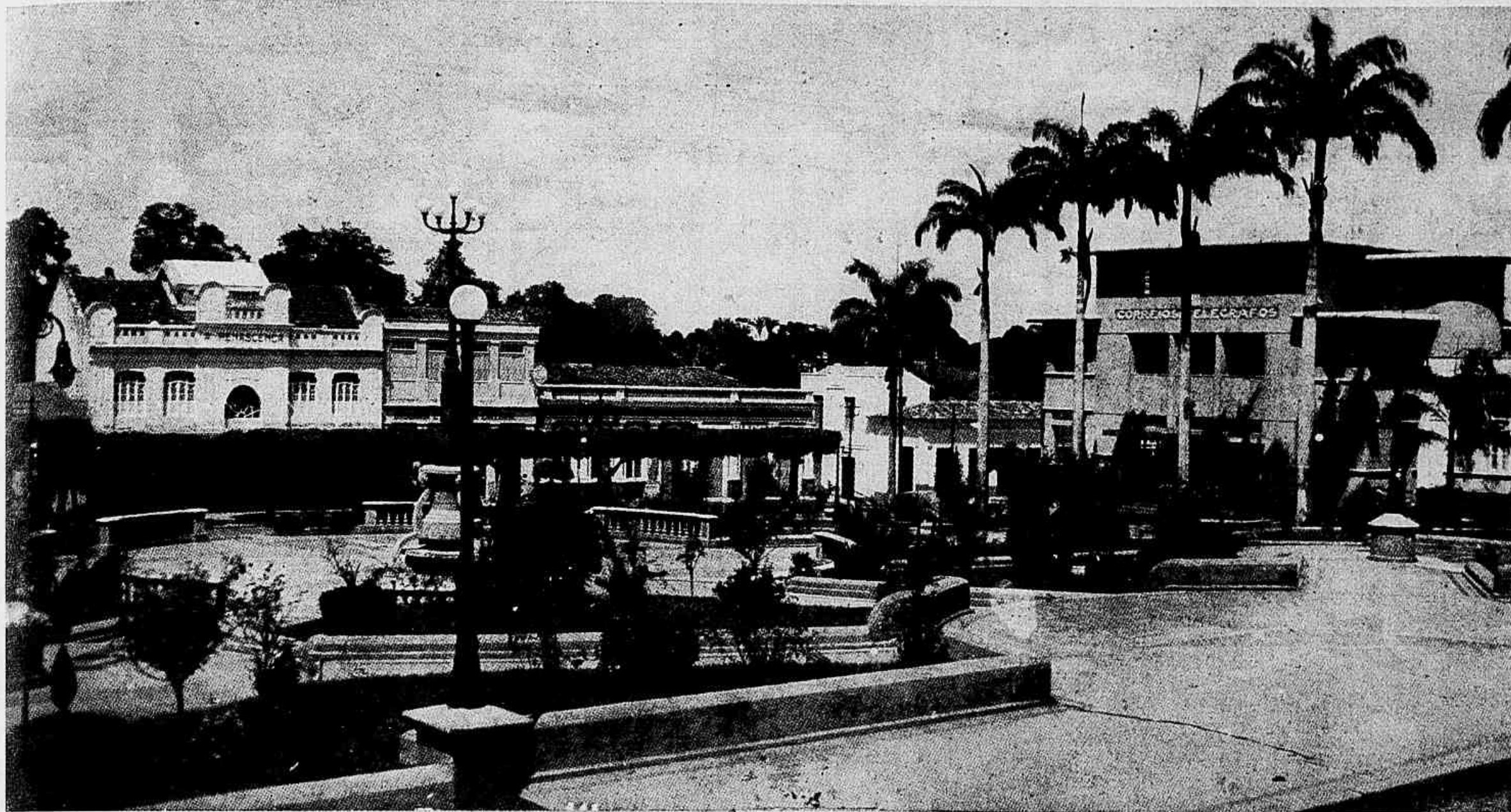
Terra, Irmão & Cia.

ARQUITECTOS CONSTRUCTORES

19, Avenida Mem de Sá, 21

TELEFONES 22-0307 — 42-4745

RIO DE JANEIRO



A Praça da Republica.

CUIABÁ

A capital de Mato Grosso foi fundada em 1719 pelos bandeirantes paulistas Pascoal Moreira Cabral e Miguel Sutil, sendo que o primeiro estabeleceu o primitivo núcleo da povoação à beira do Coxipó-Mirim, no lugar denominado "Forquilha", de onde, porém, se transferiram todos para as "Lavras do Sutil", descobertas pelo segundo, à margem esquerda do rio Cuiabá, onde hoje floresce. O núcleo populacional foi denominado Vila Real do Senhor Bom Jesus de Cuiabá. Vila em 1.º de Janeiro de 1727, elevada à categoria de cidade em 17 de Setembro de 1818, foi Cuiabá transformada em Capital em 1820, arrebatando esse título a Vila Bela — Vila Bela da Santíssima Trindade de Mato Grosso — que D. Antônio Rolim de Moura fundara em 19 de Março de 1752, isto é posteriormente à fundação de Cabral e Sutil.

O nome de Cuiabá provém, segundo Martius, de *cuia*, vasilha, e *abá*, criador; todavia é mais aceitável e divulgada a opinião que faz derivar a denominação da cidade de *cuia-abá*, que na língua borôro significa *gente caída*.

Cuiabá possui bom serviço estadual de eletricidade, com uma usina hidro-elétrica no rio da Casca.

Também o serviço de água está a cargo do Estado, que o vai melhorando con-

tinuamente, sendo que se acha quase pronto um novo reservatório, moderno, com capacidade para três milhões de litros.

O serviço de esgoto é ainda deficiente, mas o saneamento geral tem tomado novo impulso, graças aos esforços da repartição federal de Saúde Pública.

O abastecimento de água data de 1882; a instalação de luz elétrica de 1919, com uma usina termo-elétrica, e os serviços federais da Saúde Pública datam de poucos anos.

A viação pública consiste apenas em linhas de auto-ônibus, mantidas por particulares e inauguradas em 1919.

Pode-se dizer que o progresso urbanístico da cidade começou em 1919, e tem continuado até a grande remodelação por que está passando, na era da "Marcha para o Oeste".

No urbanismo de Cuiabá salientaram-se as administrações dos presidentes Pedro Celestino Corrêa da Costa, Joaquim Augusto da Costa Marques, D. Francisco de Aquino Corrêa e Mario Corrêa da Costa, sobrelevando o surto atual, no governo do Interventor Júlio Miller.

Intervieram com destaque nas modificações urbanísticas de Cuiabá os engenheiros Jacques Markwalder, Henrique Florence, Temístocles Pais Brasil, e as firmas Magalhães e Melo, Coimbra Bueno e Cia., e Cia. Construtora Pederneiras, estando sob a direção das duas últimas o atual remodelamento da cidade.

São dignas de nota as construções da sede dos Correios e Telégrafos, do palácio residencial do Governo, dos edifícios da Secretaria Geral, do Club Feminino, do Palácio da Justiça, da Agência do Banco do Brasil, do quartel do 16.º Batalhão de Caçadores, os quatro primeiros já instalados e os demais em via de serem inaugurados.

Mais importante, todavia, entre todas as iniciativas urbanísticas do momento, parece ser a grande ponte sobre o rio Cuiabá, já em adiantada construção, ligando os segundo e terceiro distritos da Capital.



Rua Pedro Celestino.

M. P. GONÇALVES & CIA. LTDA.

ENGENHEIROS CONSTRUTORES

RUA DO LAVRADIO, 140

TELEFONE — 22-2822

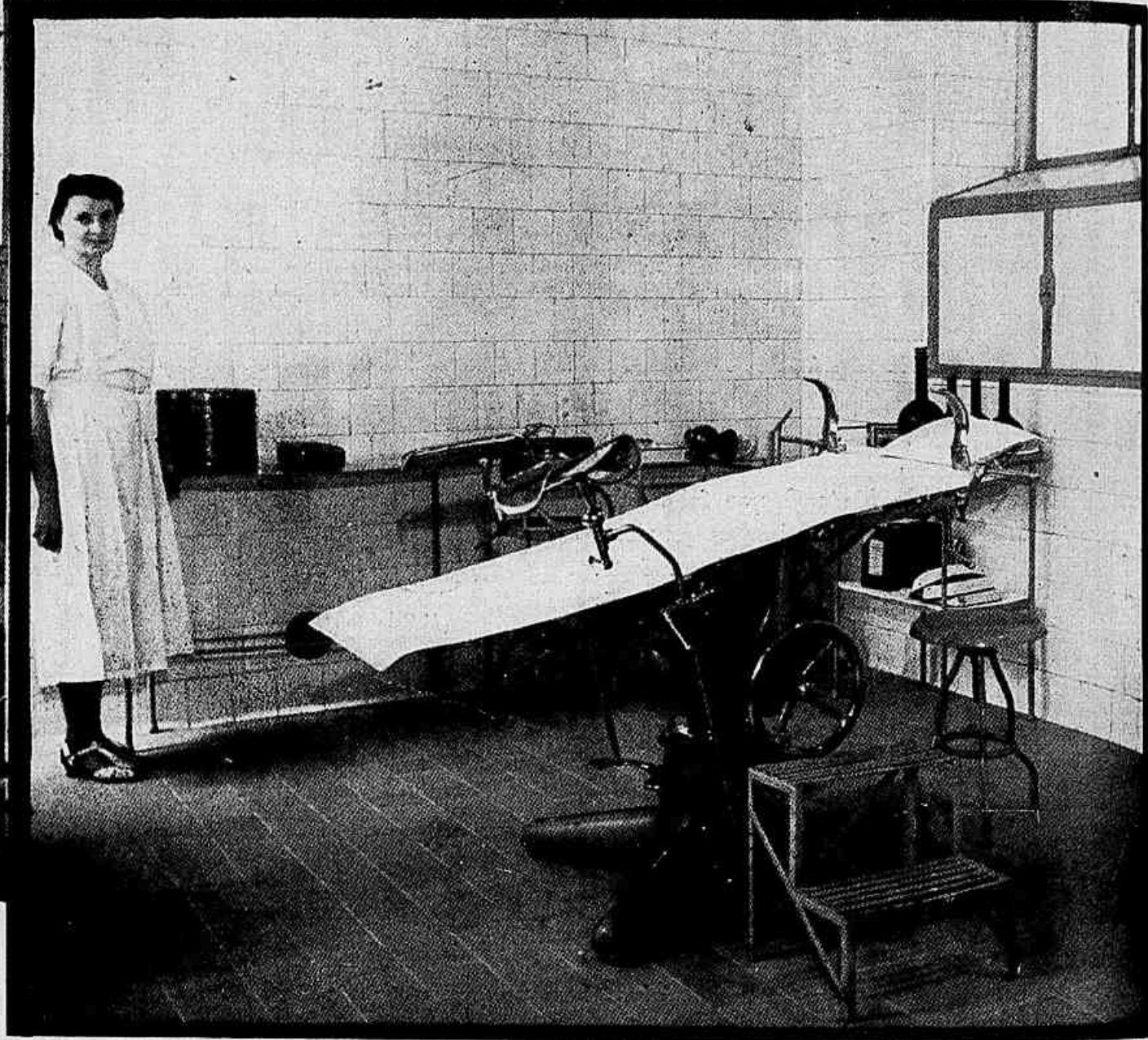
RIO

ASSOCIAÇÃO dos CONSTRUTORES

FOI fundada esta Associação, oficialmente, no dia 1.º de setembro de 1919, numa reunião composta de 92 construtores desta cidade e efetuada no salão nobre do R. S. Clube Ginástico Português, então na rua Buenos Aires. Antes, porém, diversas iniciativas individuais, atendendo à necessidade imperiosa de formar uma agremiação em que estivessem representadas todas as classes que têm interferência direta na construção civil, procuraram organizar-se em associação, chegando mesmo a reunir-se para tal fim, sem que, contudo, das sucessivas conferências havidas entre os representantes dessas classes se chegasse a qualquer acôrdo que calasse fundo no espírito daqueles que, considerando a união dos construtores uma imperiosa necessidade, os levasse a colaborar com as restantes classes mais ou menos ligadas à construção civil. Posta, pois, de parte qualquer idéia federativa, unicamente os construtores civis trataram da sua organização, reunindo-se, em comissão, os srs. Bernardino de Andrade, Domingos Luiz Terra, José Rodrigues Pinheiro, L. Remy, João Nunes dos Santos Filho e Claudino Moniz Coelho da Silva para elaborar os Estatutos da futura agremiação, ao mesmo tempo que empregariam os seus esforços para congregar à volta da nova idéia o maior número possível de construtores legalmente licenciados. Depois de largos esforços foi conseguido esse desideratum, sendo lidos os Estatutos pela comissão elaboradora dos mesmos perante um grupo de 27 dos principais construtores da cidade que concordou plenamente com a sua redação, realizando-se depois, como acima dissemos, a Assembléia inaugural em 1.º de setembro de 1919.

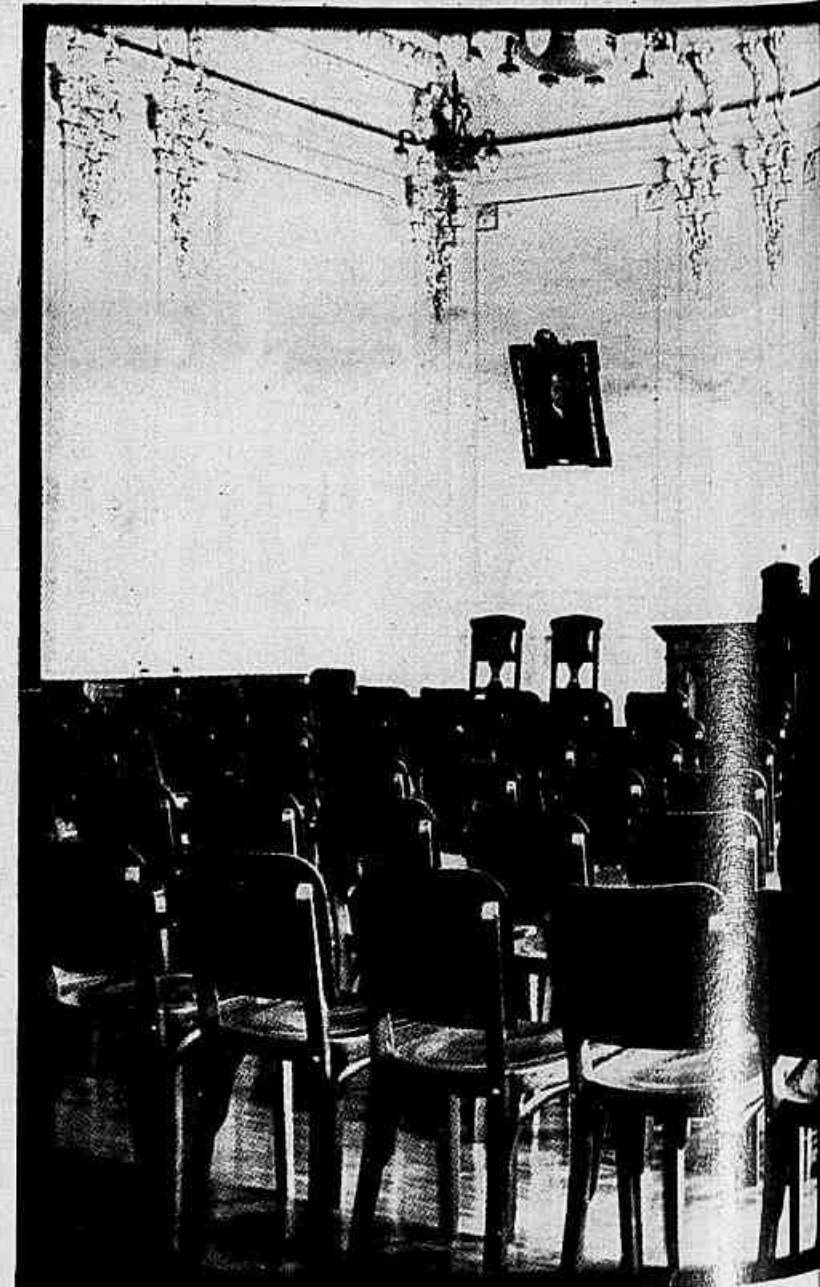
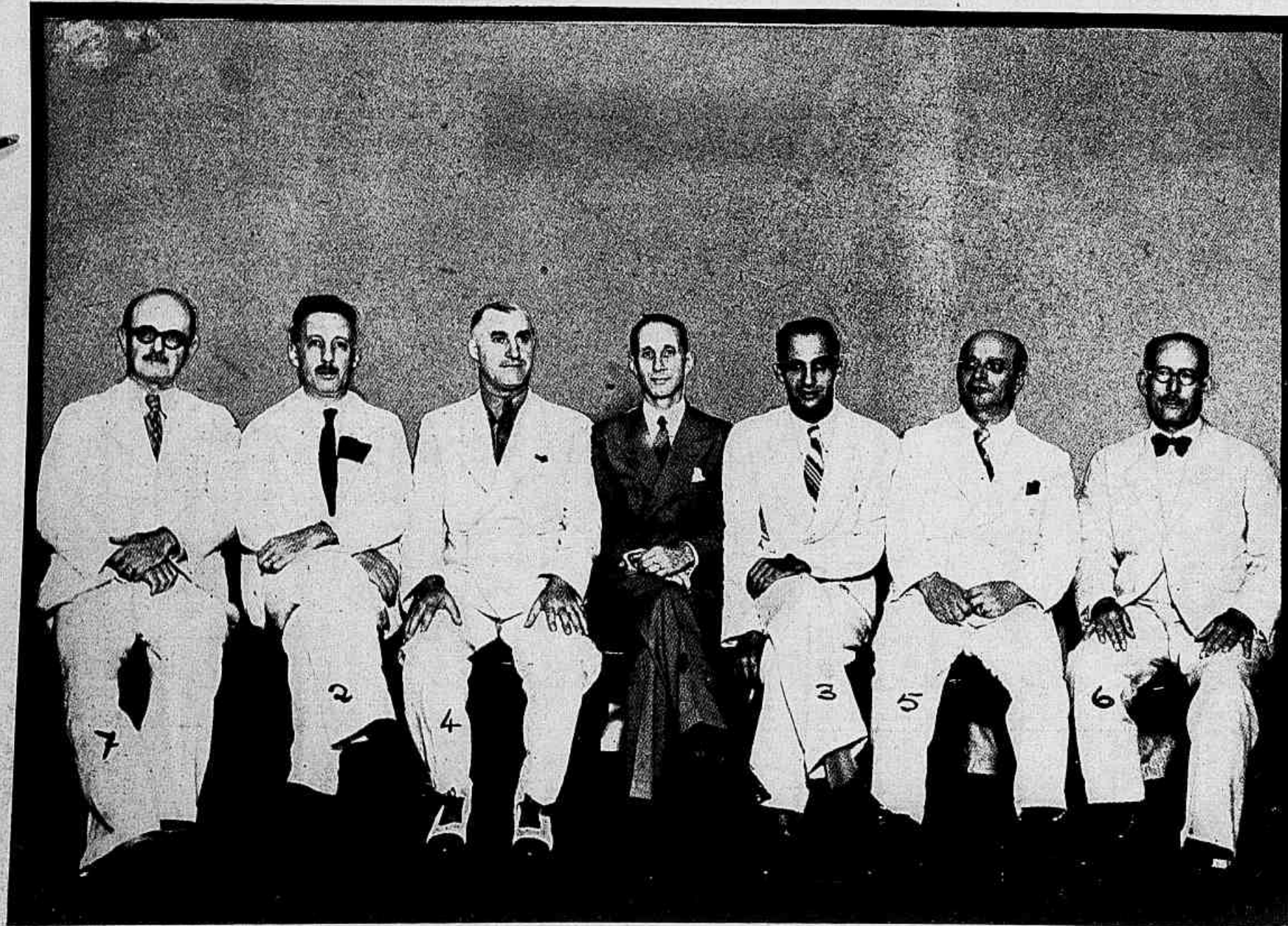


Fachada, na rua do Senado 213.



Sala de grandes operações

1 — Presidente: Dr. Eduardo V. Pederneiras. 2 — Vice-presidente: Dr. Francisco de Magalhães Castro. 3 — 1.º Secretário: Dr. Felix Martins de Almeida. 4 — 1.º Tesoureiro: Manoel Francisco de Campos. 5 — 2.º Tesoureiro: Dr. Silvio Rebecchi. 6 — 1.º procurador: Dr. A. Gama de Paula. 7 — Superintendente: Lucien Remy.



Salão nobre

CIVIS do RIO DE JANEIRO

A Assembléa Geral, que foi presidida pelo sr. comendador Antonio Jannuzzi, depois de saudar com entusiasmo os trabalhos da comissão organizadora, elegeu, por unanimidade, a seguinte Diretoria:

Presidente:	Comendador Antonio Jannuzzi
Vice-Presidente:	Dr. Luiz Maria de Matos Junior
1.º Secretário:	L. Remy
2.º Secretário:	João Nunes dos Santos Filho
1.º Tesoureiro:	José Rodrigues Pinheiro
2.º Tesoureiro:	Manoel José Pinto
1.º Procurador:	Francisco Moreira da Silva
2.º Procurador:	José Pereira da Silva Santos

CONSELHO CONSULTIVO:

Arnaldo Teixeira Soares	Joaquim da Silva Cardoso	Antonio José da Silva Ta-
Dr. Alvaro da Cunha e Melo	José Pinto	vares
Claudino Moniz Coelho da	Antonio Francisco da Silva	Paulo Gomes Ferreira
Silva	José Gonzalez Soares	Antonio Francisco da Con-
Domingos Luiz Terra	Dr. Alberto Reeve	ceição
Manoel Pedro Gonçalves	Gaspar José de Souza Reis	Daniel Bordenave.

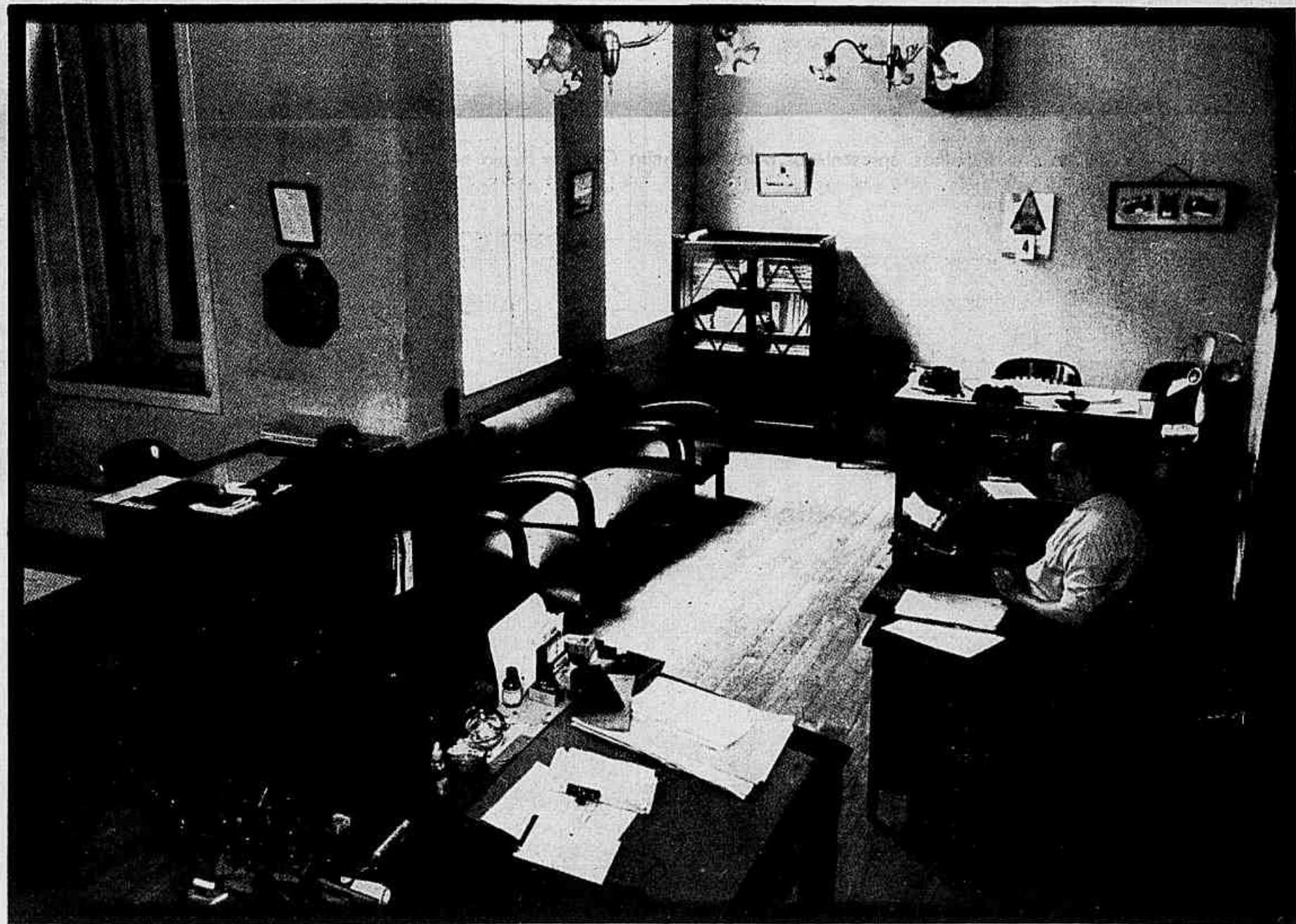
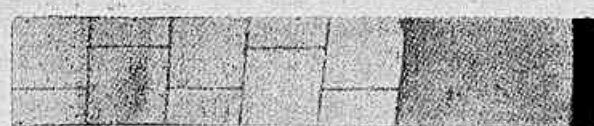
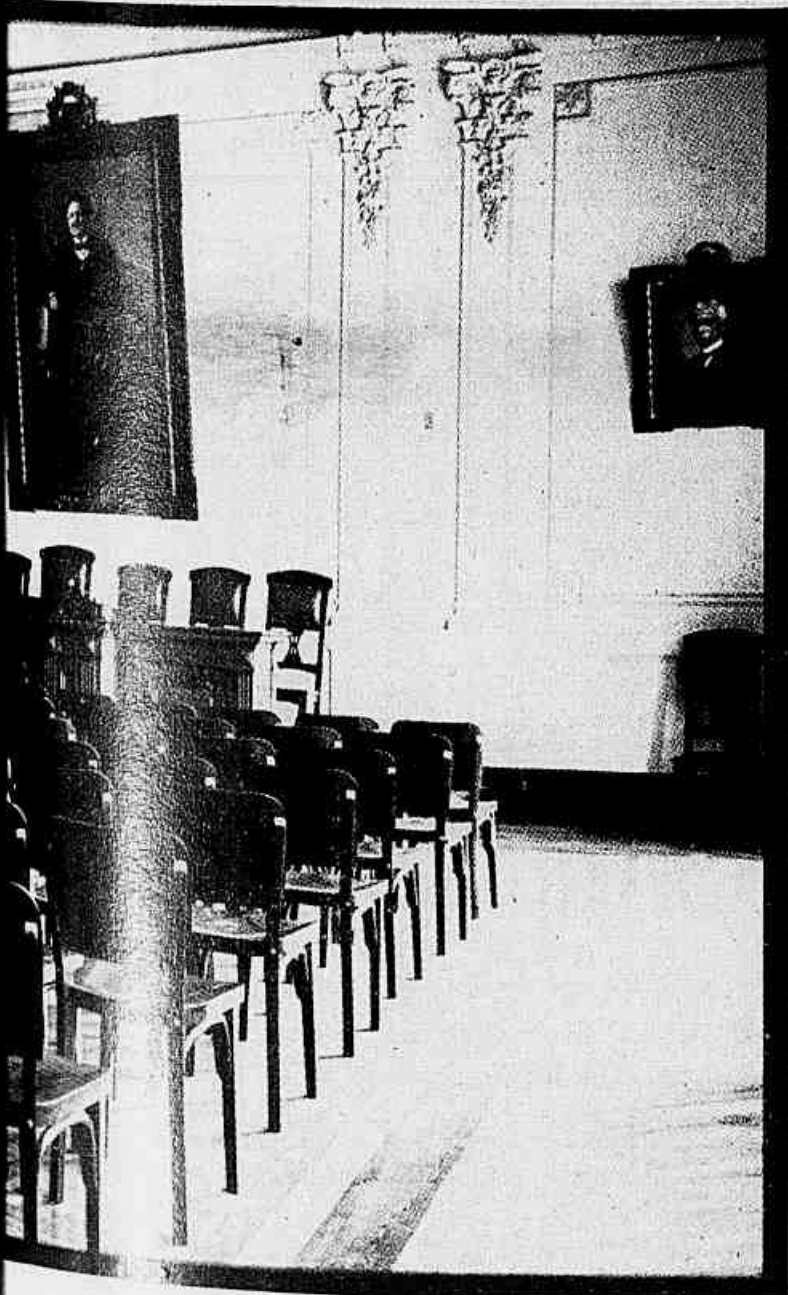
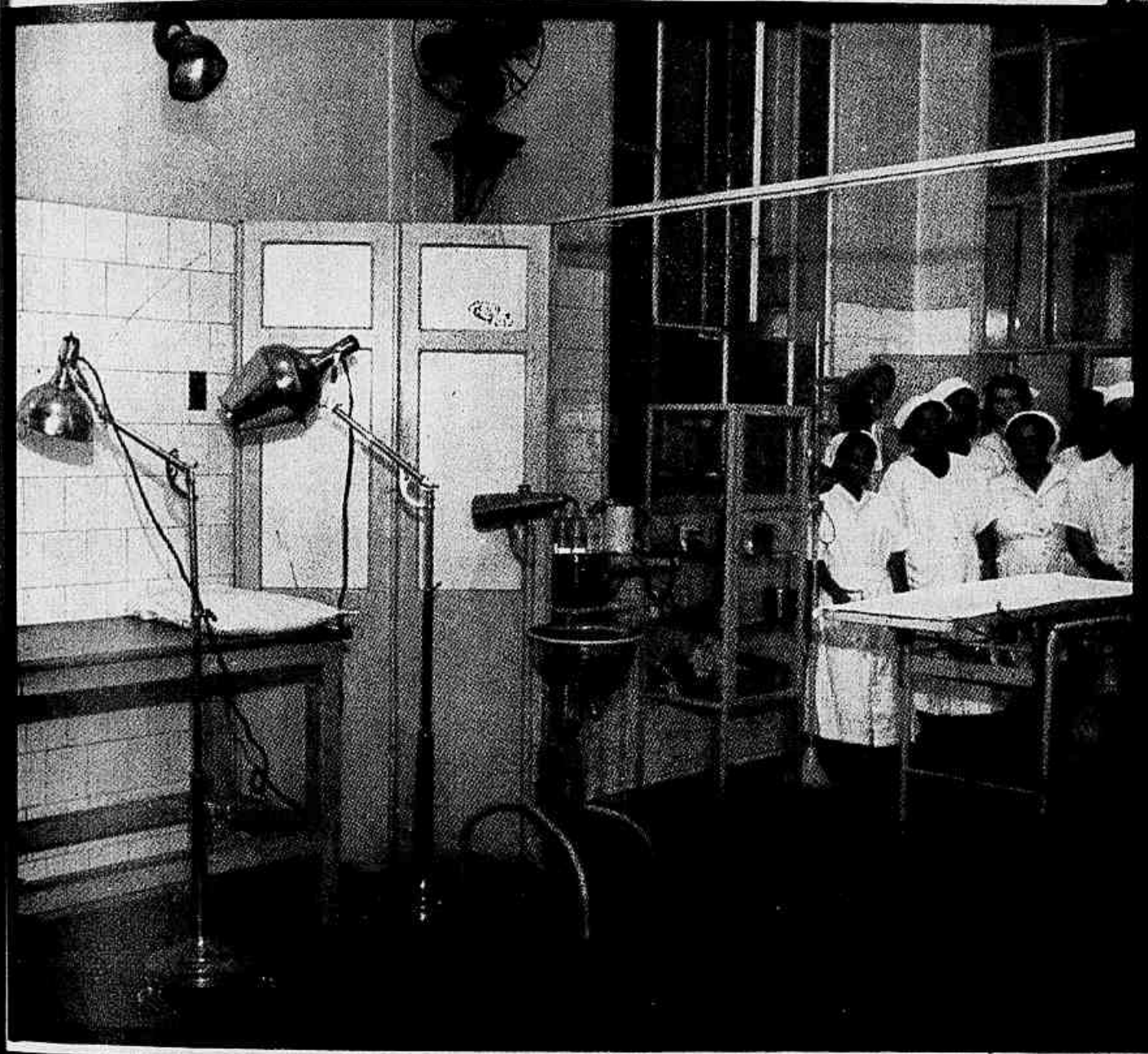


Grupo de funcionarios da Cooperativa, estando assinalado o diretor-técnico do seu Instituto Cirurgico, dr. Julio Pinto Brandão.

Sala do Ambulatorio

Salão da Secretaria

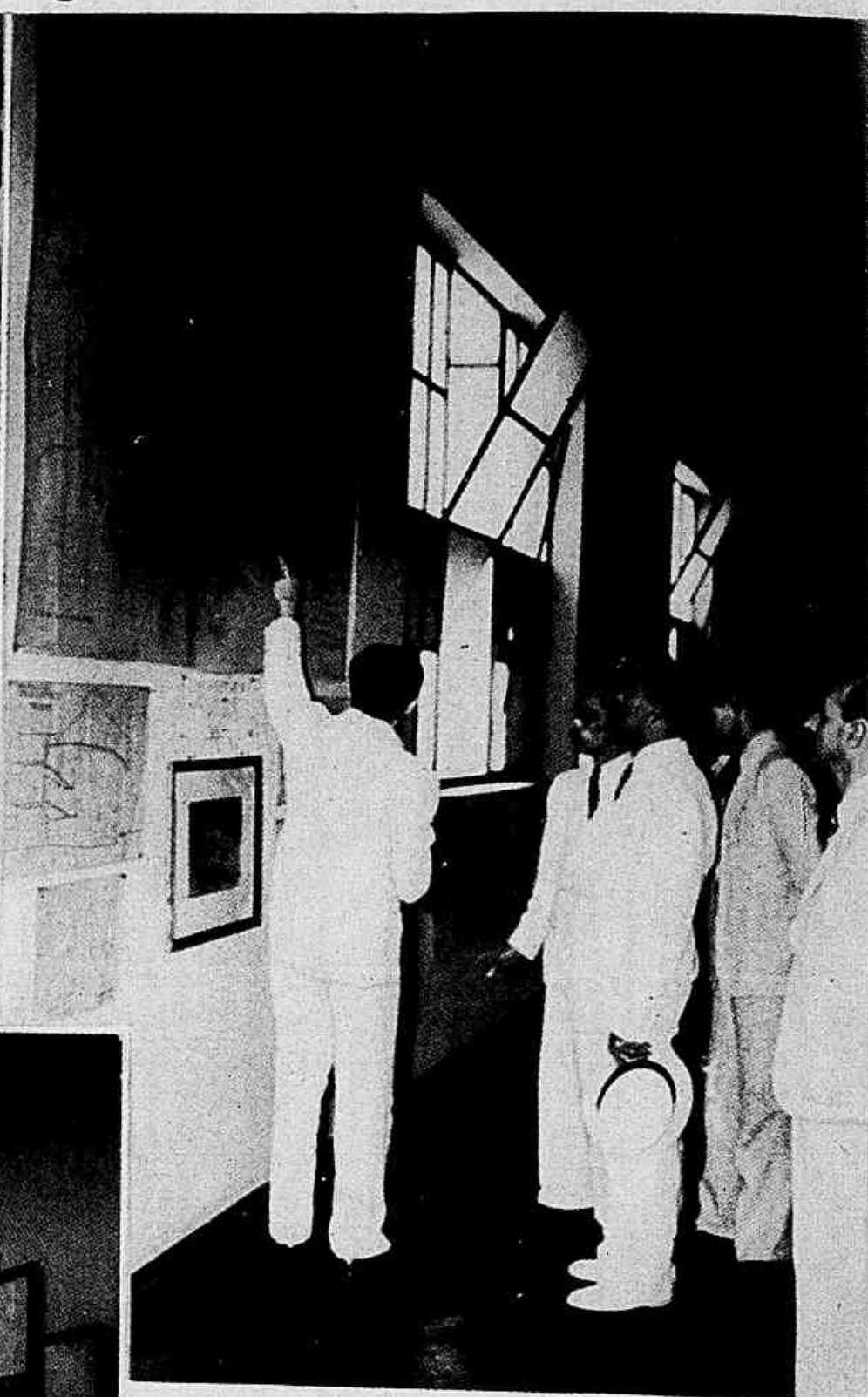
A Associação passou a denominar-se Sindicato da Industria da Construção Civil, em virtude do seu enquadramento na nova Lei Sindical, desde o dia 8 de Maio do corrente ano.



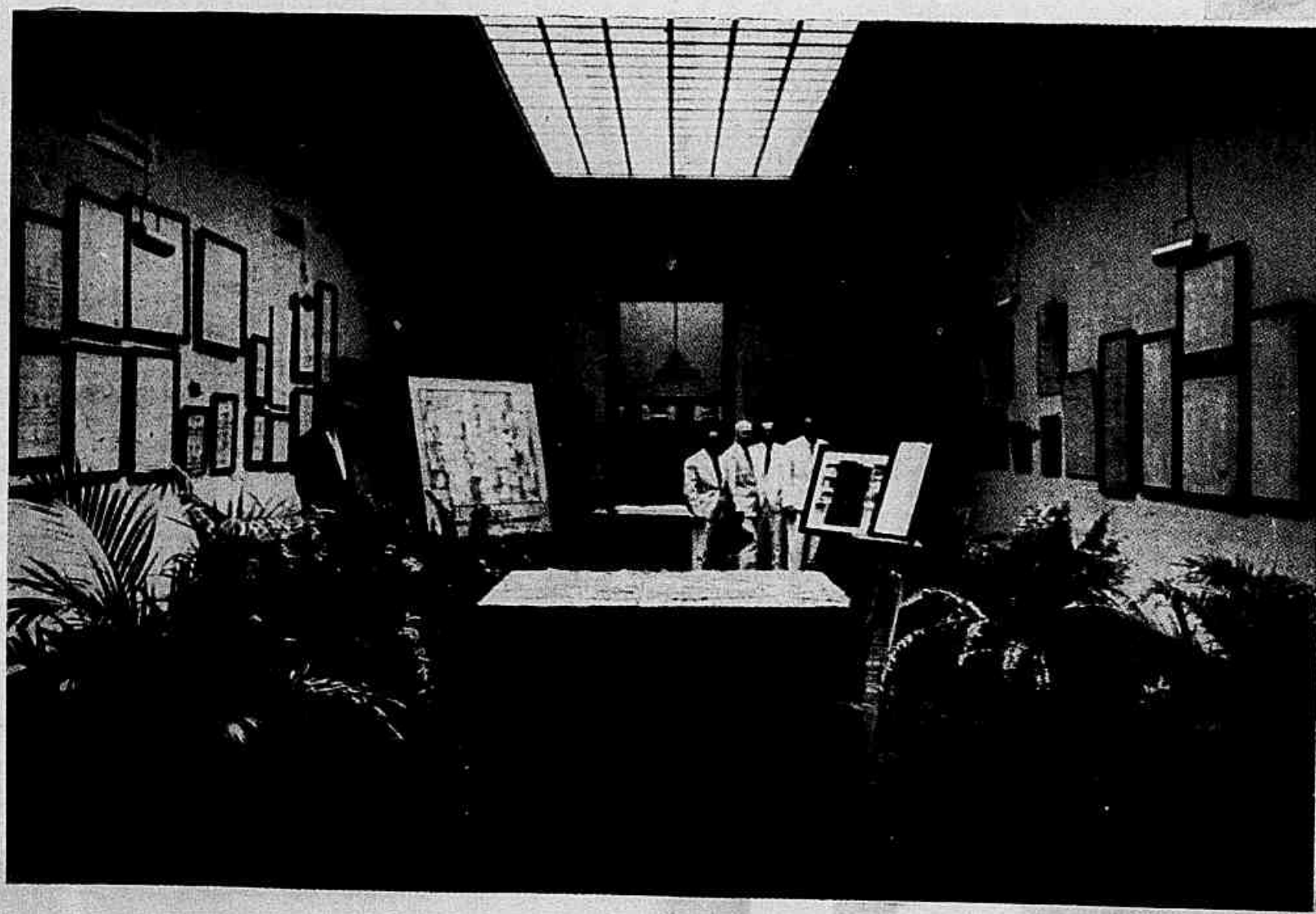
A Exposição de Urbanismo



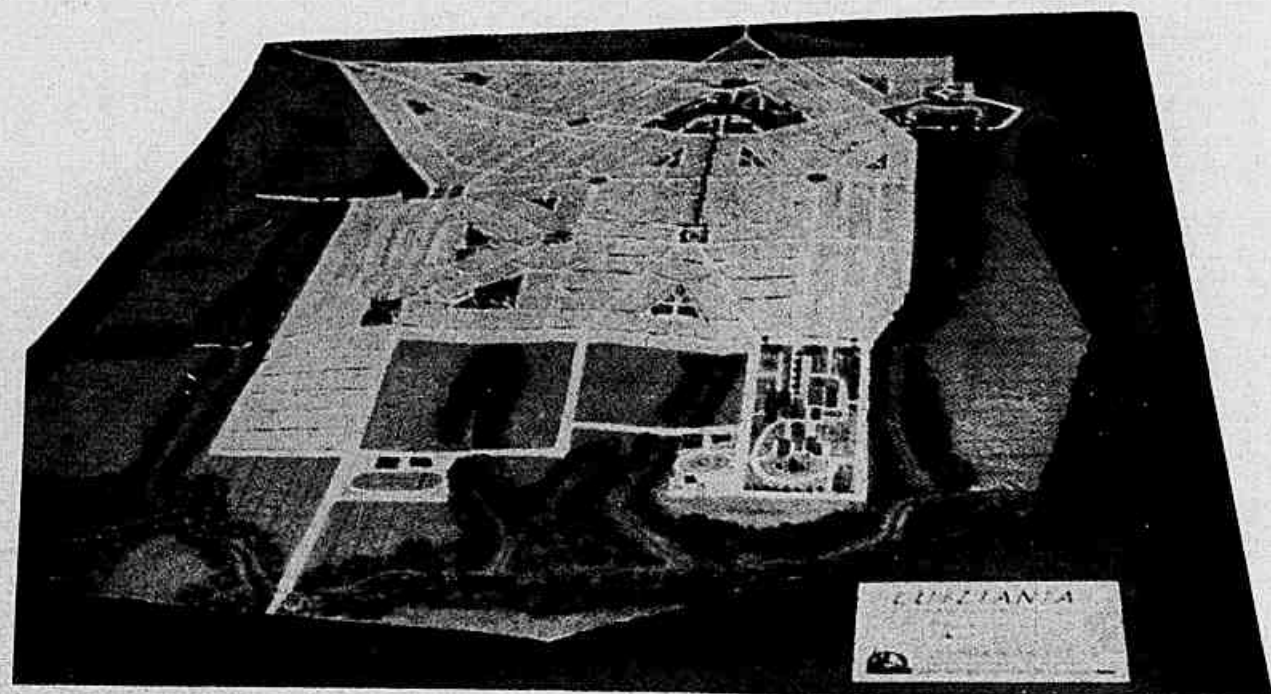
Aspecto colhido no momento de inaugurar-se, pela primeira vez no Brasil, a Exposição de Urbanismo. Vêem-se congressistas, representantes oficiais, jornalistas e pessoas gradas. Discursa o dr. Gama e Abreu.



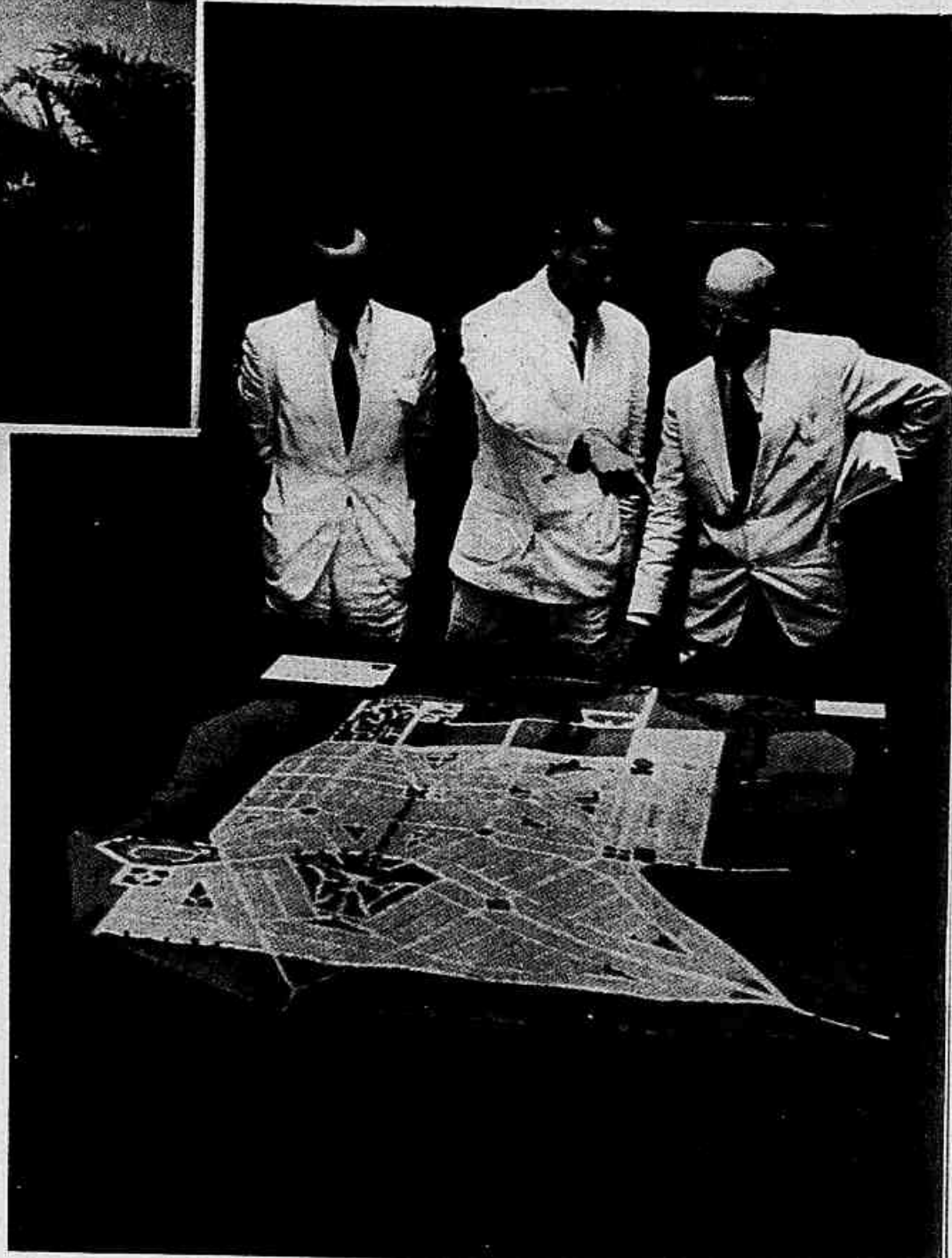
Os congressistas examinam a documentação urbanista exposta. Na gravura, nota-se um dos membros do conclave discorrendo sobre uma planta da cidade. Entre os assistentes, vêem-se os drs. Henrique Gigante, Baptista de Oliveira, Souza Abreu, etc.



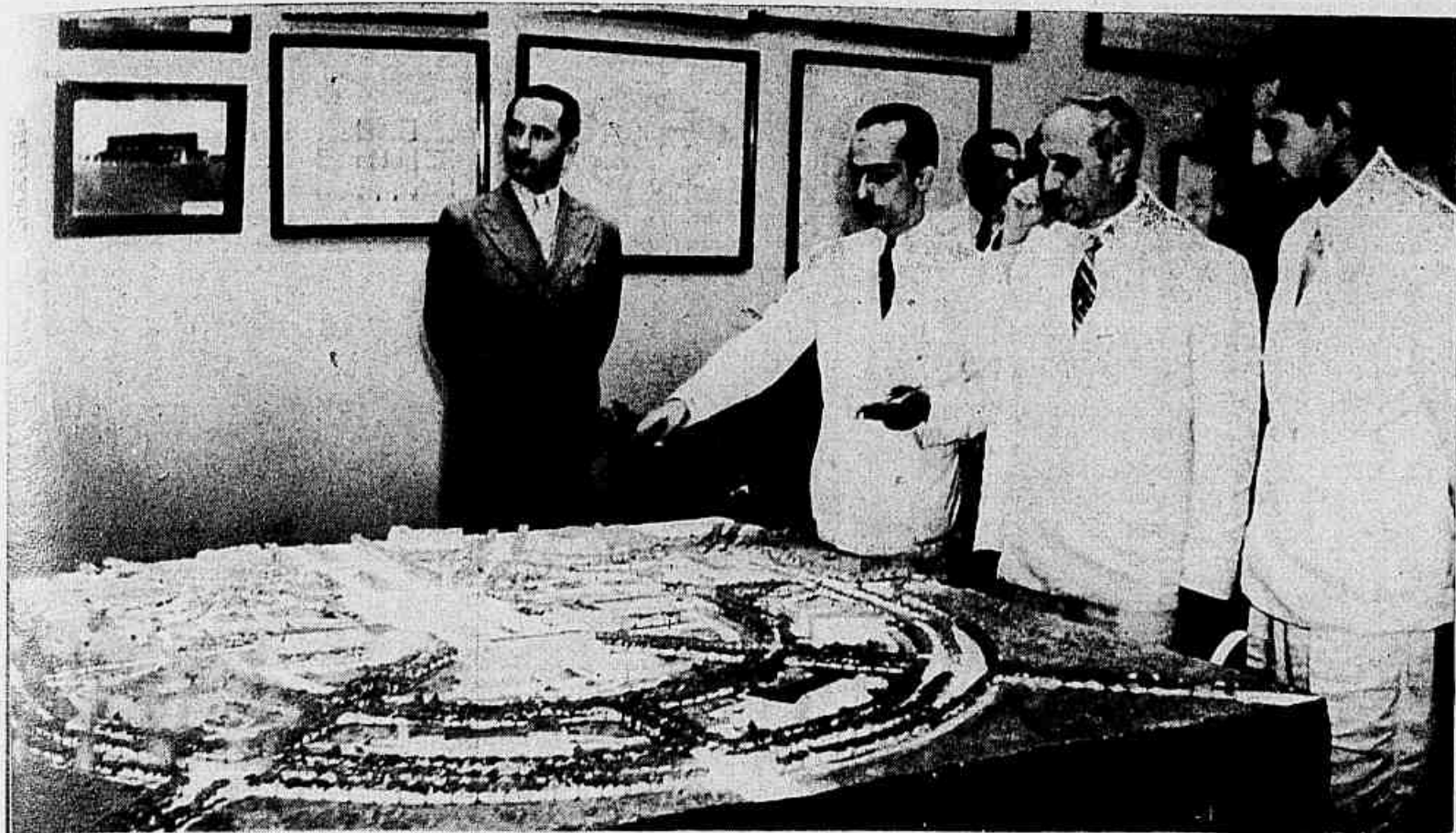
Vista de conjunto dos trabalhos apresentados pelo engenheiro Coimbra Bueno na Exposição de Urbanismo, uma das mais interessantes páginas do Congresso.



Maquette do plano de Luiziania, um dos brilhantes trabalhos apresentados pelos urbanistas Jeronymo e Abelardo Coimbra Bueno.

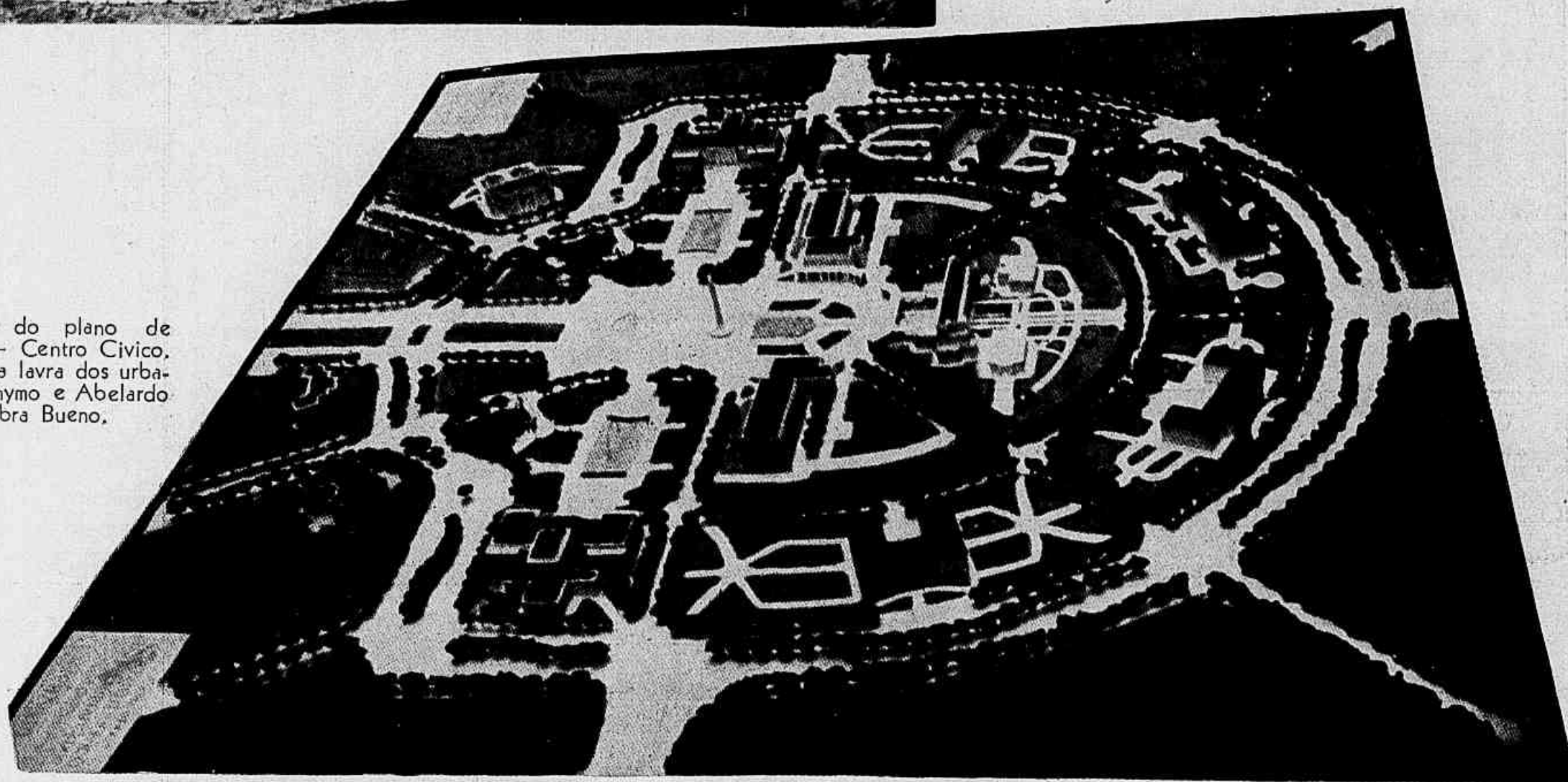


O urbanista A. Coimbra Bueno mostra ao dr. Cardim Filho, representante da Prefeitura de S. Paulo, e ao dr. Gustavo Maia, representante da Bahia, soluções adotadas no plano da cidade de Luiziania, um dos magníficos planos expostos no salão.



O presidente do 1.º Congresso de Urbanismo mostra ao Cel. Pio Borges, secretário da Educação do Distrito Federal, soluções adotadas pelos urbanistas Coimbra Bueno, no plano de Goiânia a nova capital de Goiás, cujo traçado data de 1935.

Maquette do plano de Goiânia — Centro Cívico. Trabalho da lavra dos urbanistas Jeronymo e Abelardo Coimbra Bueno.



O Encerramento do Congresso



A quem presidiu á cerimonia de encerramento do Congresso, vendo-se, da esquerda para a direita, o major Raul de Albuquerque, representante do ministro da Guerra, os drs. Sampaio Corrêa, José Estellita, Baptista de Oliveira, Henrique Gigante e Luiz Rodolpho. A' esquerda, o dr. José Moacyr de A. Sobrinho discursando; em baixo, a assistencia.



Joazeiro atual.

JOAZEIRO nasceu no "Taboleiro Grande", onde em 1827 o padre Pedro Ribeiro de Carvalho edificou uma capela sob a invocação de N. S. das Dóres, defrontando-se com um joazeiro. Teve esse pequenino templo vários capelães, até 1872, quando aí chegou o padre Cícero Romão Batista. Tinha então o povoado apenas trinta e duas casas, das quais bem poucas de tijolo.

A vida austera e humilde de Padre Cícero, seu incansável exercício de pastor de almas, seus cuidados infinitos com os enfermos começaram a grangear-lhe notável influência em toda a região circunvizinha. Entanto, um dia, essa influência cresceu quando o padre Cícero, ao dar a comunhão a Maria de Araujo, viu a hóstia transformar-se em sangue vivo. Esse estranho fenômeno repetiu-se várias vezes. E então, propalando o milagre, Joazeiro se tornou um centro de atração. Tanta e tanta foi a gente que para lá se transportou que o pequeno núcleo cearense do vale do Cariri cresceu extraordinariamente, transformando-se em grande centro de população, creado pelo fanatismo.

—oOo—

CANUDOS foi, há longos anos, uma fazenda de gado, banhada pelas águas do Irápiranga. Perdiam-se por ali criaturas ociosas e viciosas, fumando exquisitos cachimbos de barro em "canudos" longuíssimos. Nos fins do século passado chegou

O FANATISMO CREADOR DE CIDADES

Antônio Conselheiro á região. Tal foi a sua atração que em breve, num quasi improvisto, o lugar deserto se coalhou de casebres, de taperas mesquinhas, em quantidade incrível, esparsos pela margem do Vasa-Barris. O Conselheiro pontificava, dominando a multidão hetero-

gênea de fanáticos provindos de logarejos próximos e de lugares distantes. Esse centro tumultuário tornou-se logo tumultuoso, porque a gente de Canudos passou a fazer incursões pelos povoados circunvizinhos, saqueando, depredando. Foi então que os poderes públicos sentiram a necessidade de pôr dentro da lei o reduto de Antônio Conselheiro. Os fanáticos, porém, reagiram e só após várias expedições do Exército foi conseguido o domínio sobre Canudos e a extinção do povoadíssimo logarejo, que chegou a ter 5.200 casas em Outubro de 1897.

—oOo—

Joazeiro e Canudos, como centros populares, foram criações do fanatismo. Tiveram sua época de crescimento. O padre Cícero, ao morrer, deixou Joazeiro no esplendor; Antônio Conselheiro, ao ser morto, deixou Canudos em ruínas. Se a origem foi semelhante, o fim foi imensamente diferente.

Hoje, Joazeiro é a cidade maior e mais populosa do interior do Ceará, e Canudos começa a ensaiar os passos para ressurgir no sertão da Bahia.

Dois aspectos de Canudos de hoje.



SALVADOR

Descoberto o Brasil em 1500, já em 1501 esquadilhas de piratas e corsários percorriam a costa baiana, carregando pau brasil, madeira preciosa que abundava em nossas terras.

Após o naufrágio da nau em que viajava Diogo Alvares — o "Caramuru", único que conseguiu salvar-se e impôr-se aos indígenas por haver atirado num pássaro com uma espingarda que conseguira conservar do naufrágio, e cuja detonação causara verdadeiro pavor aos índios — começou a terra baiana a ter contato com gente civilizada.

Tempos depois do naufrágio, casava-se Diogo Alvares com uma nativa — "Paraguassu" — sendo fácil, de então, a presença de pessoas estranhas em terras da Baía.

A civilização começava a dar os seus primeiros passos nessas paragens desconhecidas e virgens, sendo fundada, por Diogo Alvares, uma povoação denominada Vila Velha.

Em 1526 mandou D. João III a Cristovão Jacques, com uma frota, cruzar as costas do Brasil, no sentido de evitar a pirataria que dia a dia aumentava.

Tempos depois mandou o Rei a Martins Afonso de Souza, com atribuições extraordinárias.

Em 1532, foi o Brasil dividido em capitanias hereditárias, sendo a Baía dividida em três: a da Baía propriamente dita, a de Ilhéus e a de Porto Seguro.

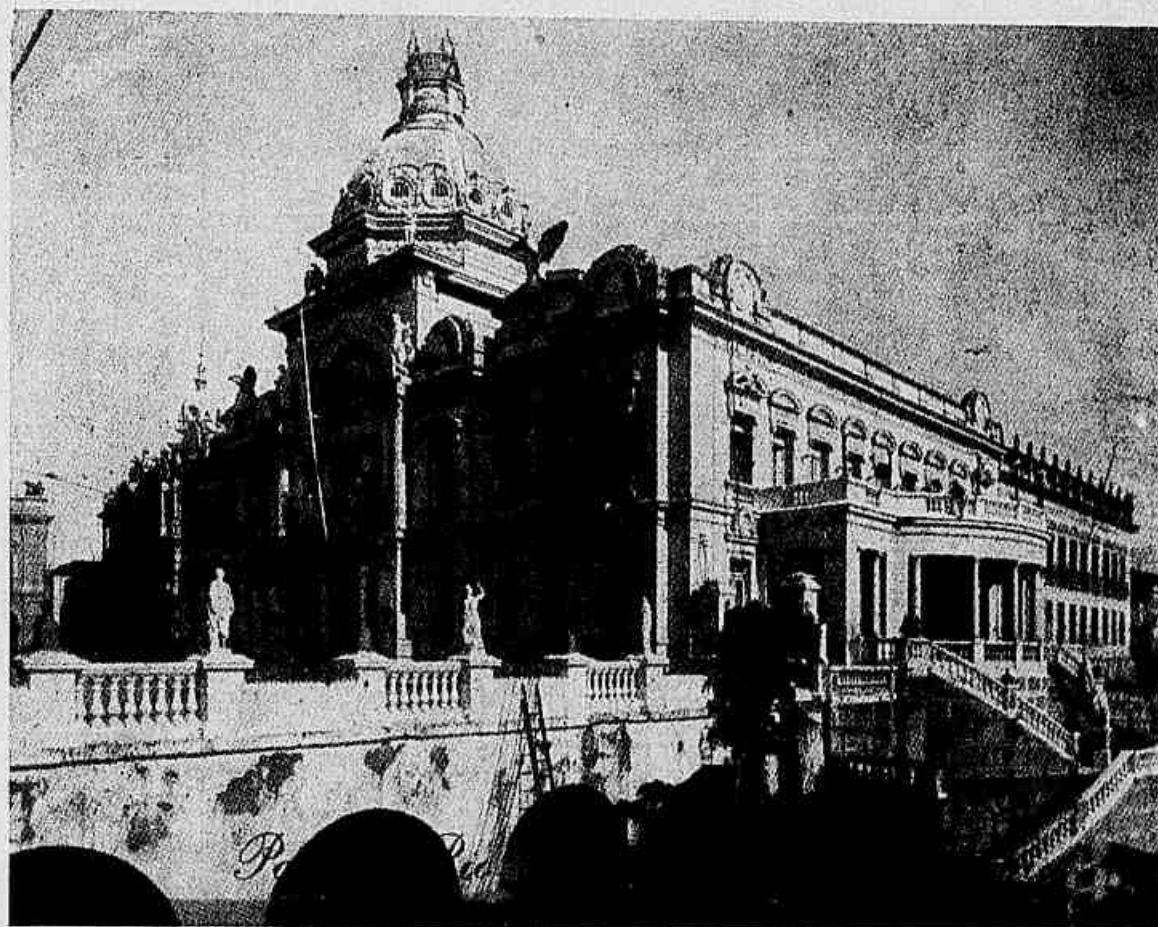
Posteriormente foi estabelecido um governo regular e a 29 de Março de 1549 chegava às terras baianas Tomé de Souza. Embora se tenha por bastante controvertida a data da fundação da cidade do Salvador, é admissível a de 13 de Junho de 1549, na qual o 1.º governador geral do Brasil teria dado vida ao núcleo populacional que ficou sendo capital dos domínios portugueses na América Meridional, de 1640 a 27 de Janeiro de 1763, quando essa supremacia política foi transferida para o Rio de Janeiro.

A cidade do Salvador possui serviços de luz elétrica, que são explorados por companhia particular.

Os serviços de água e saneamento são mantidos pelo Estado.

O sistema de viação da cidade compreende bondes e ônibus, serviços esses que são explorados por companhias particulares.

Os períodos de crescimento e transformação da cidade quase não se destacam, por isso que, não havendo solução de continuidade, vai a cidade recebendo, normal e ininterruptamente, influxos renovadores.

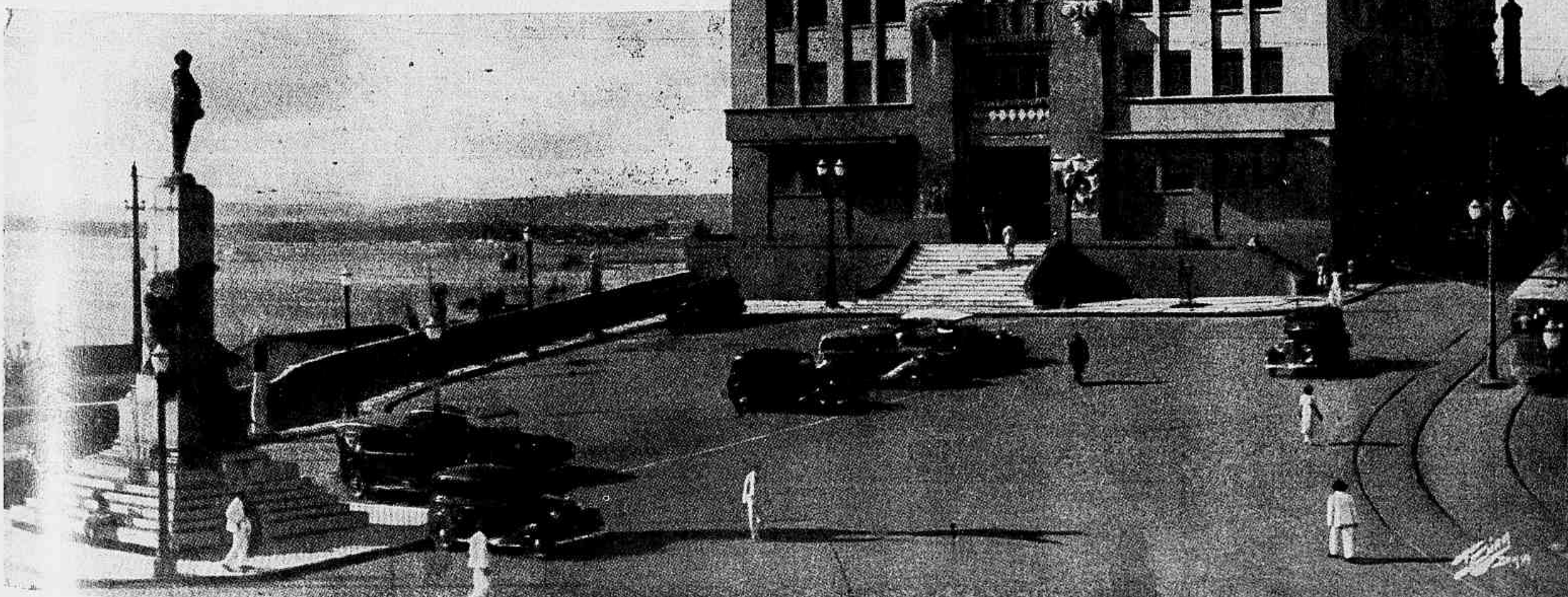


O Palácio Rio Branco — sede do governo — na cidade do Salvador.

No tocante às iniciativas urbanísticas do momento, pode-se dizer que, nesse setor, vem a cidade do Salvador recebendo especial cuidado da administração municipal, a cuja frente se encontra o engenheiro civil Durval Neves da Rocha. Assim, várias ruas têm sido alargadas e pavimentadas, outras têm sido abertas, com o objetivo de ser facilitado o tráfego da capital e engrandecida sua beleza.

Projeta-se a abertura de novas ruas, salientando-se as obras que serão executadas na Carlos Gomes, trabalho digno de especial menção, porquanto visa resolver quasi por completo o congestionamento que ora se verifica na avenida Sete de Setembro.

A cidade é dividida, pelos acidentes naturais do terreno, em duas: Cidade Alta e Cidade Baixa, que se comunicam por várias ladeiras, planos inclinados e elevadores. Sua beleza natural reside nessa diferença de planos, eminentemente sugestiva e interessantes, que a torna originalíssima.

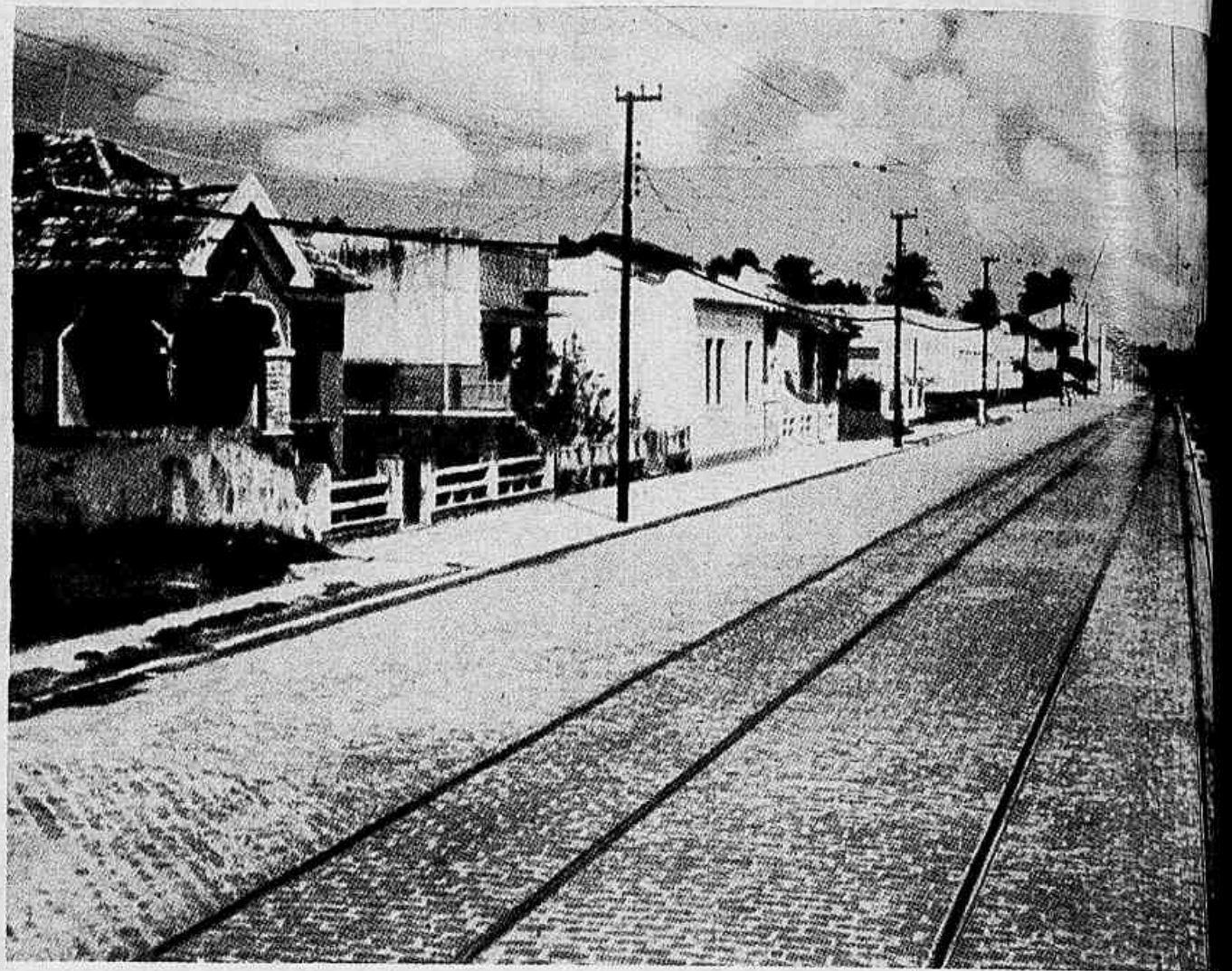


Trecho da cidade do Salvador: Praça Castro Alves, onde se vêem o monumento ao grande poeta e o edifício da Secretaria da Agricultura.

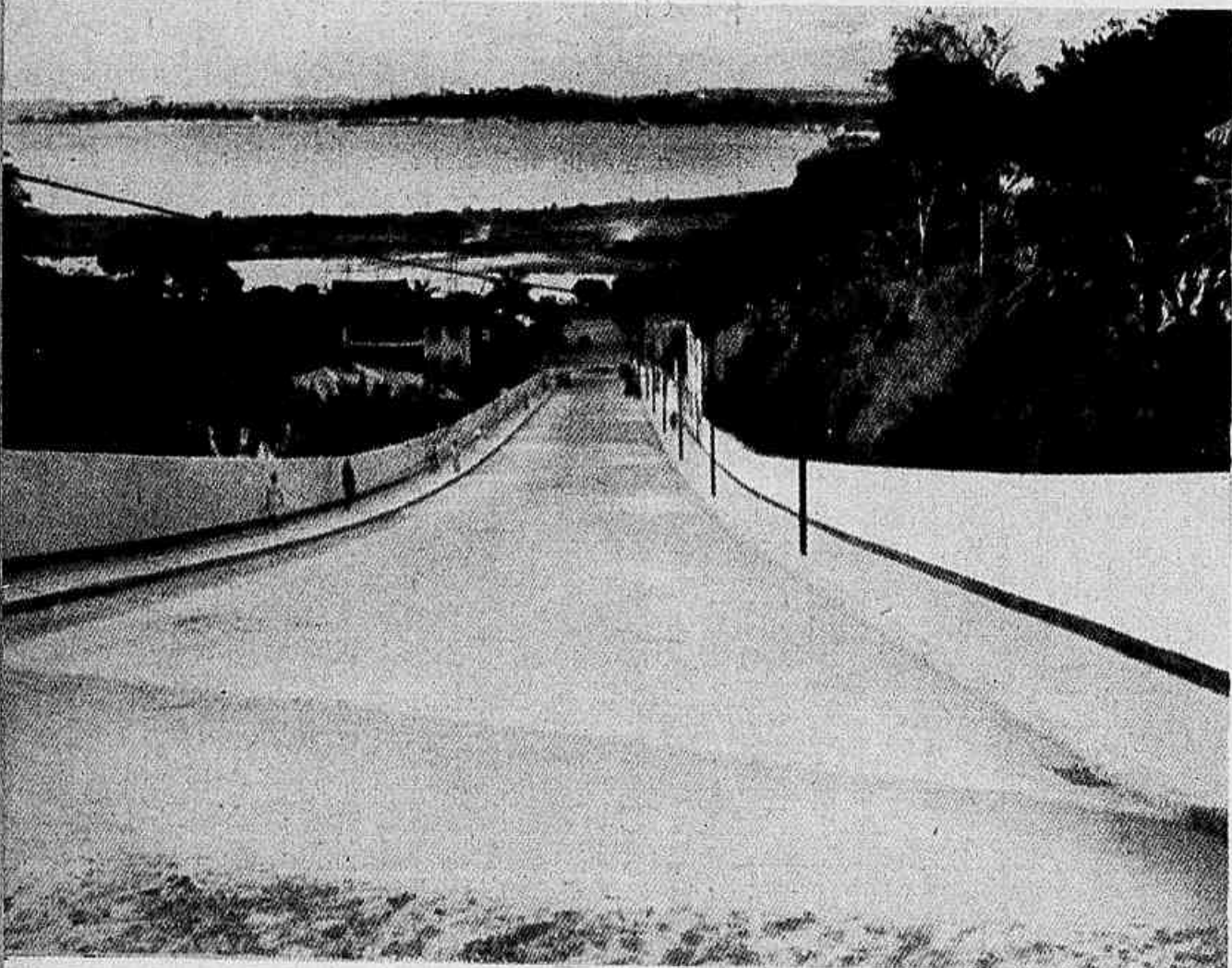
O PROBLEMA URBANÍSTICO DA CIDADE DO SALVADOR



Praça General Osorio, em Itapagipe.



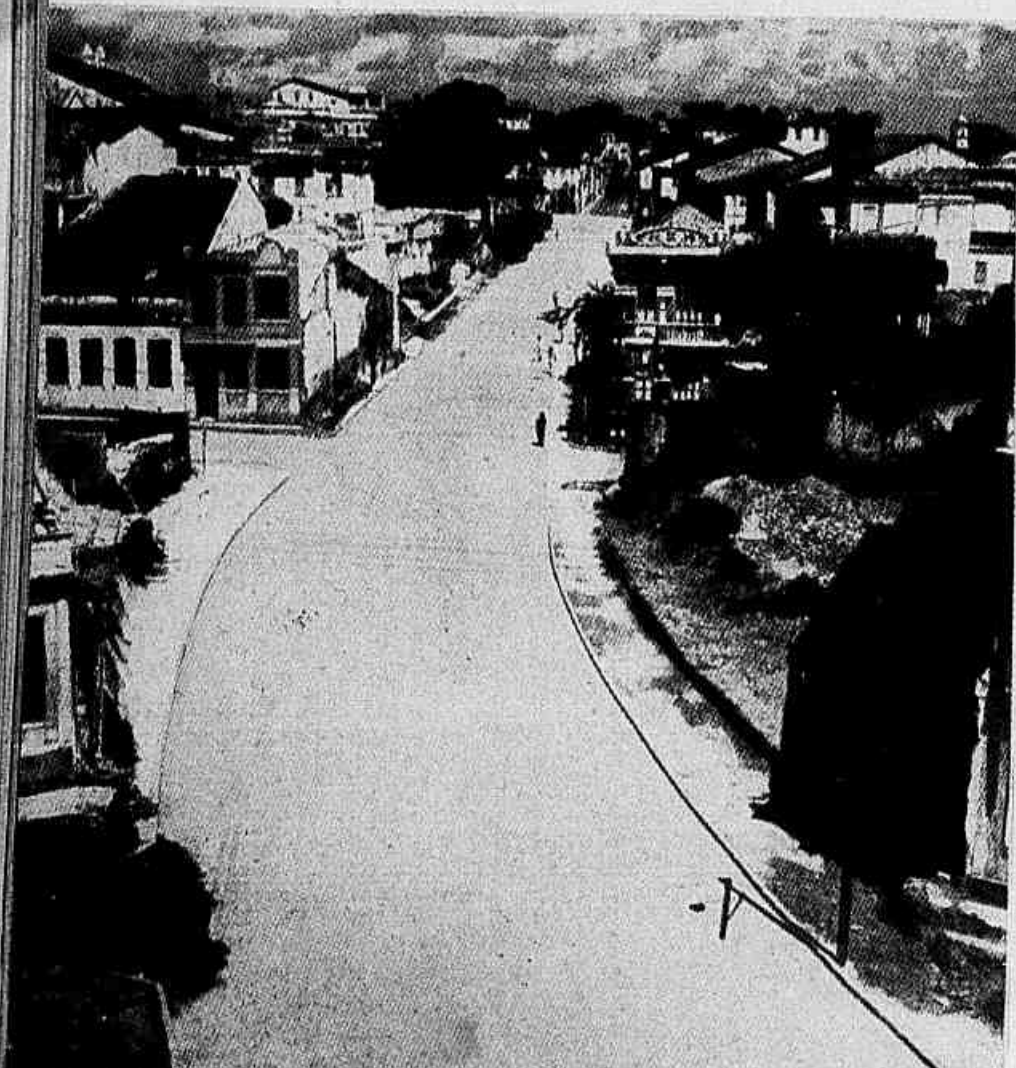
Avenida Bomfim.



Rua Botelho Benjamin.



Avenida Mem de Sá, em Itapagipe.



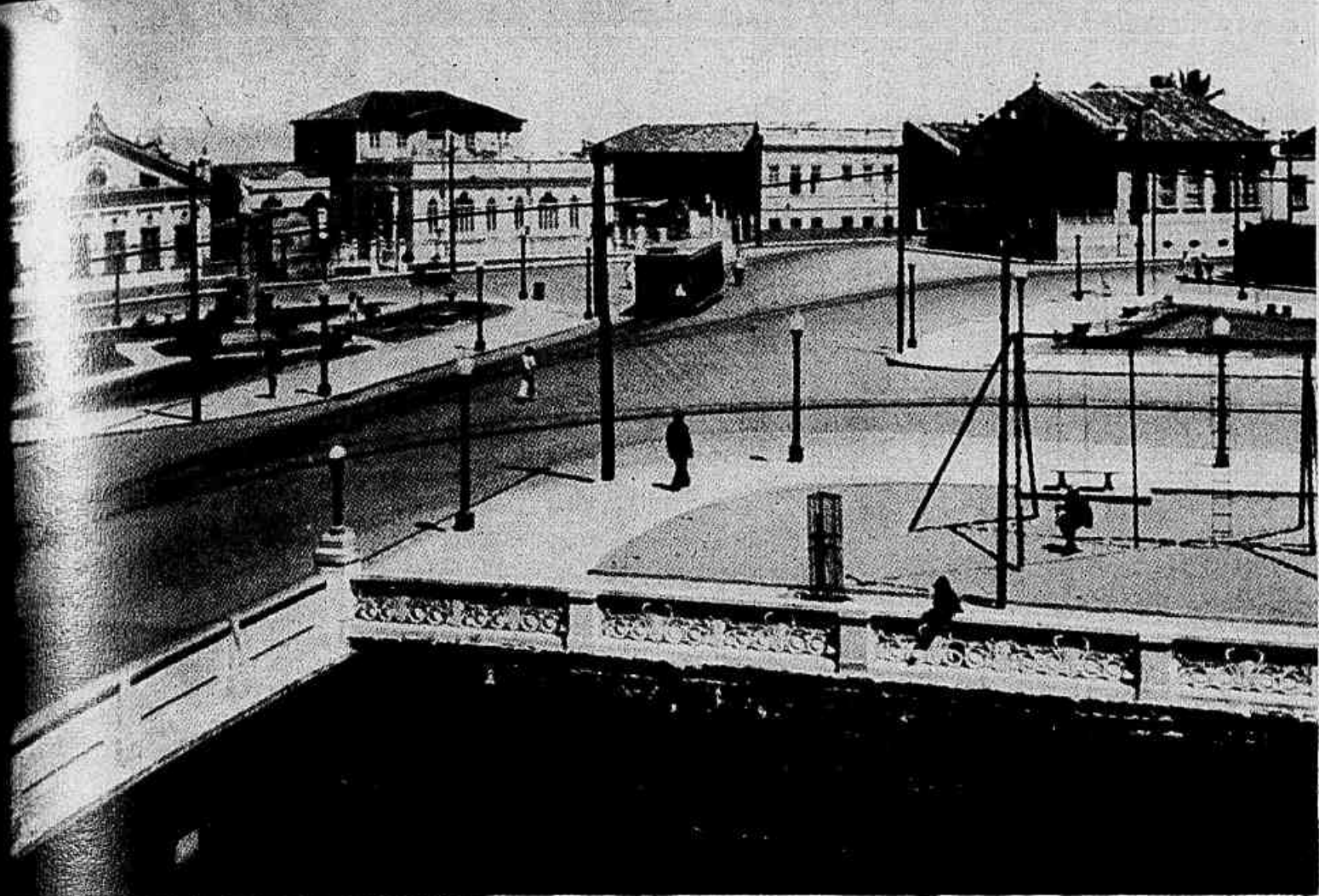
Avenida Carlos Gomes.

Desde 12 de abril de 1938 está à frente dos destinos da capital bahiana o dr. Durval Neves da Rocha, engenheiro de larga visão administrativa e admirável tino técnico. Em novembro seguinte, criou s. excia. a Diretoria de Urbanismo e Cadastro. Não existindo Planta Cadastral, não poudé ainda essa repartição estudar e traçar o Plano Diretor da Cidade. Tem, entretanto, realizado serviços topográficos de precisão, com o fim de ir aos poucos elaborando a planta necessária e para atender a vários projetos de melhoramentos. O prefeito, entretanto, sentindo a necessidade do plano de urbanismo da cidade, consultou na capital do país a firma Coimbra Bueno & Cia. Ltda., a qual, por um dos seus técnicos, visitou a capital bahiana, tendo sido o mesmo, em abril último, acompanhado do prof. Alfred Agache, consultor técnico da firma.

Mesmo sem ter o Plano Diretor, o prefeito Neves da Rocha tem realizado vários melhoramentos, executados após metuculo-so estudo técnico, como os seguintes:



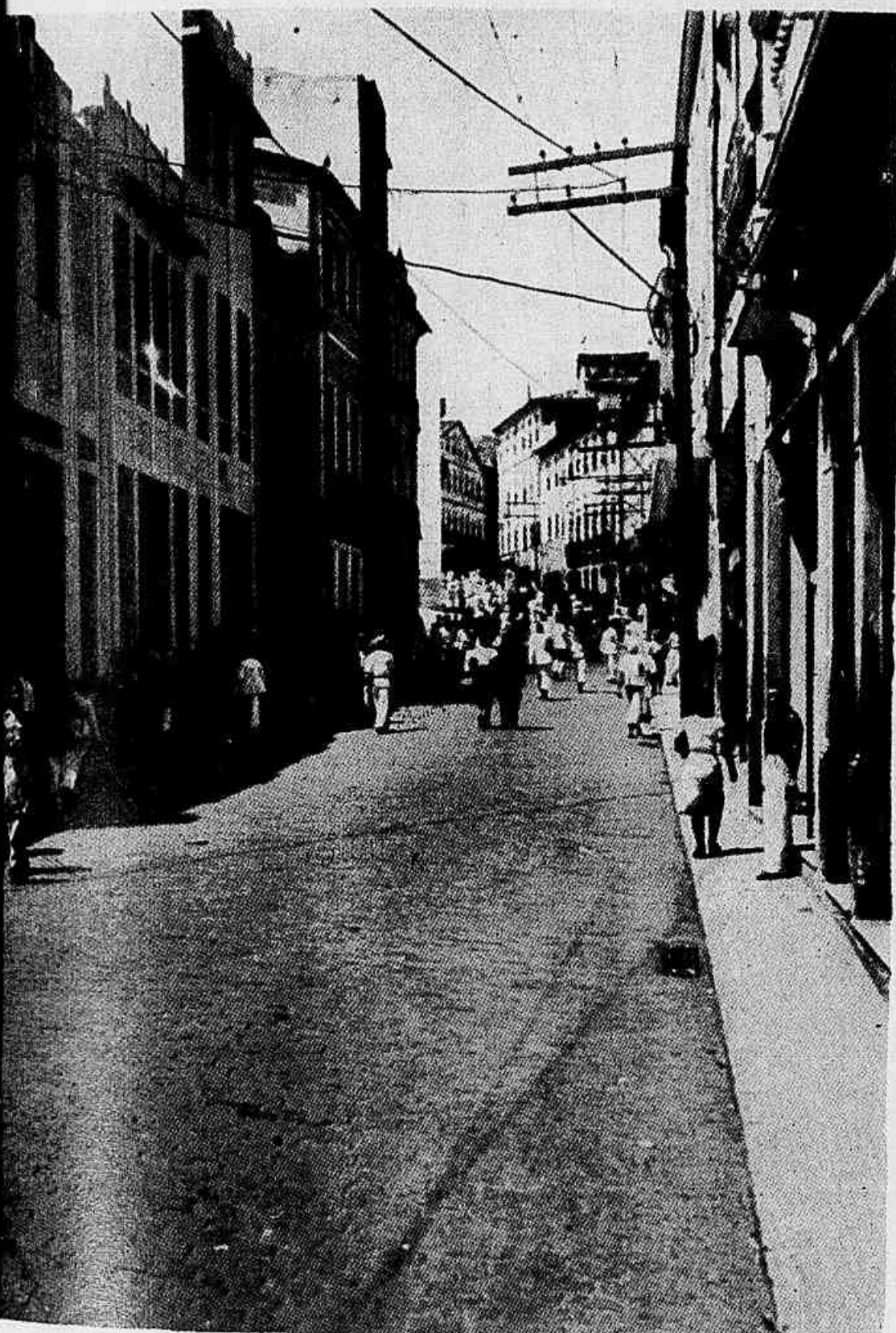
Praça da Sé, em construção.



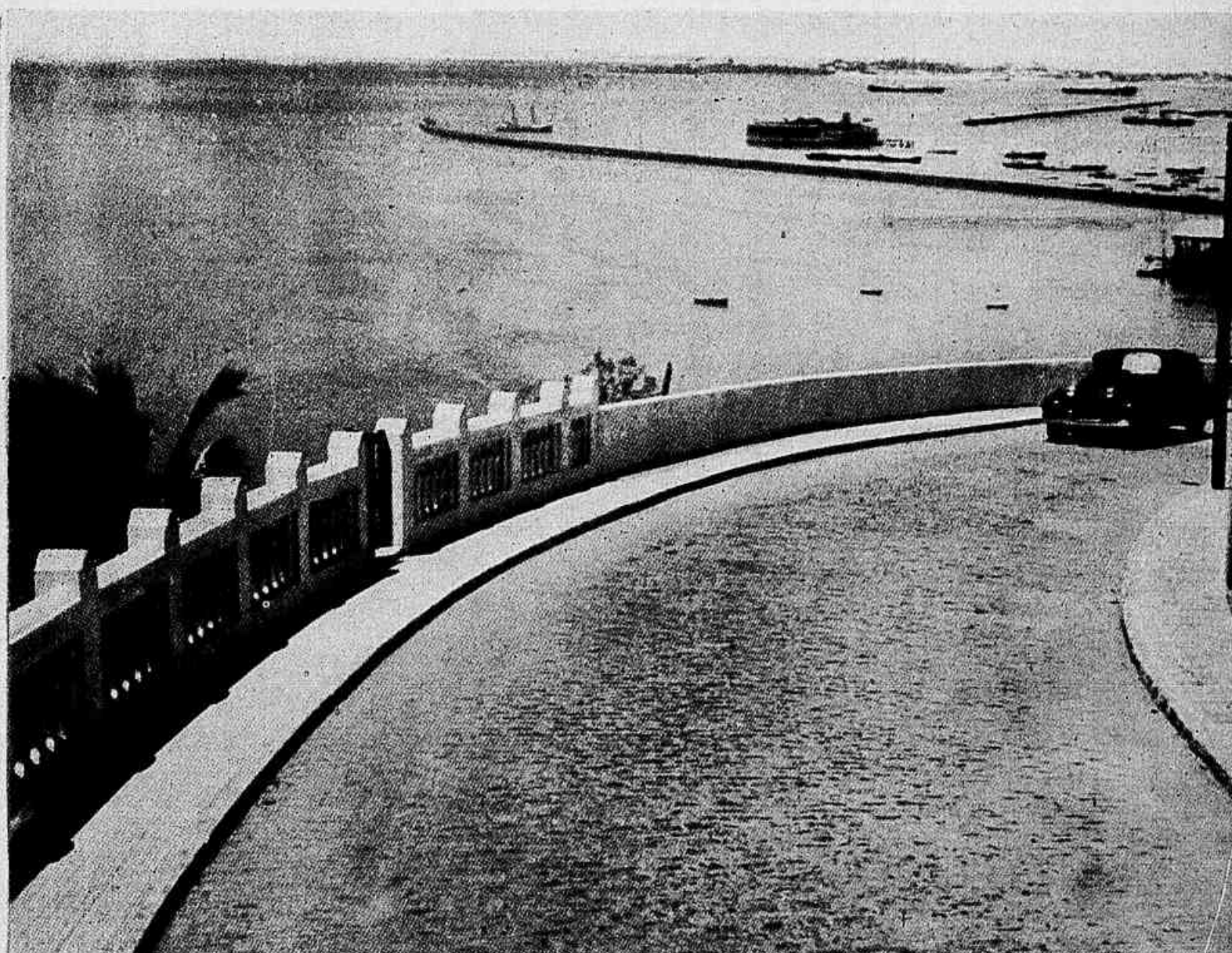
Praça Colombo, no Rio Vermelho.



Rua Visconde do Rio Branco.

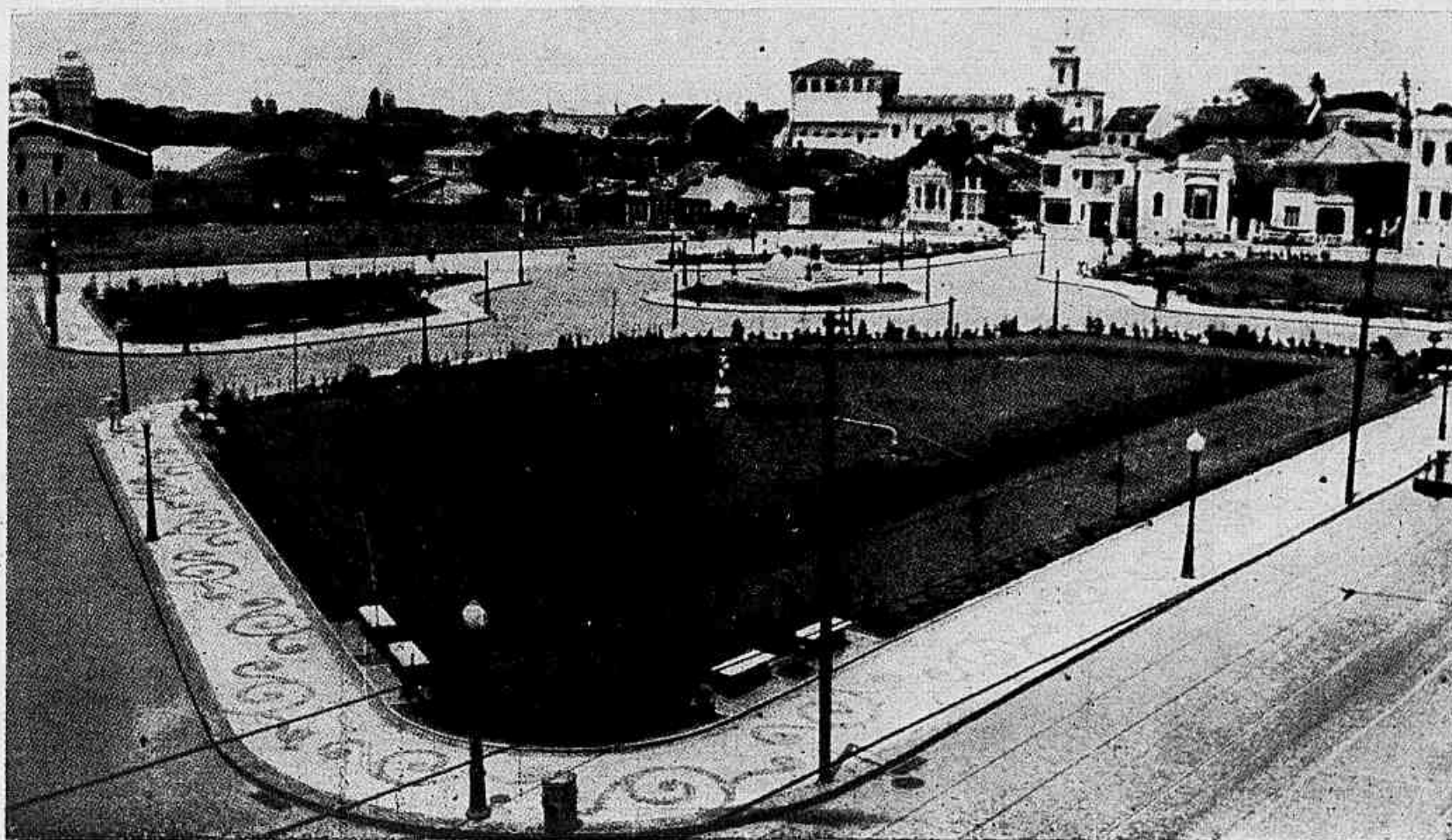


Rua Silva Jardim
(antigo Taboão).



R. Visconde de Mauá.

Rua Silva Jardim (antiga do Taboão), alargada e pavimentada com paralelepípedos; rua Visconde de Mauá, que permitiu desalojar o tráfego da rua Barão Homem de Melo, encerrando o percurso dos veículos que vão à parte sul da cidade; rua Botelho Benedito, que será uma grande avenida de ligação, já em execução por partes; avenida Bonfim, antiga rua dos Figueiros, alargada, pavimentada e com mais de 1 quilômetro de extensão; avenida Mem de Sá e praça General Osório (recanto da



Ribeira), remodeladas e embelezadas; praça Pedro II, ajardinada e embelezada; largo da Sé, cuja realização vai bem adiantada; avenida Carlos Gomes, mais ou menos paralela à 7 de Setembro, que facilitará extraordinariamente o tráfego.

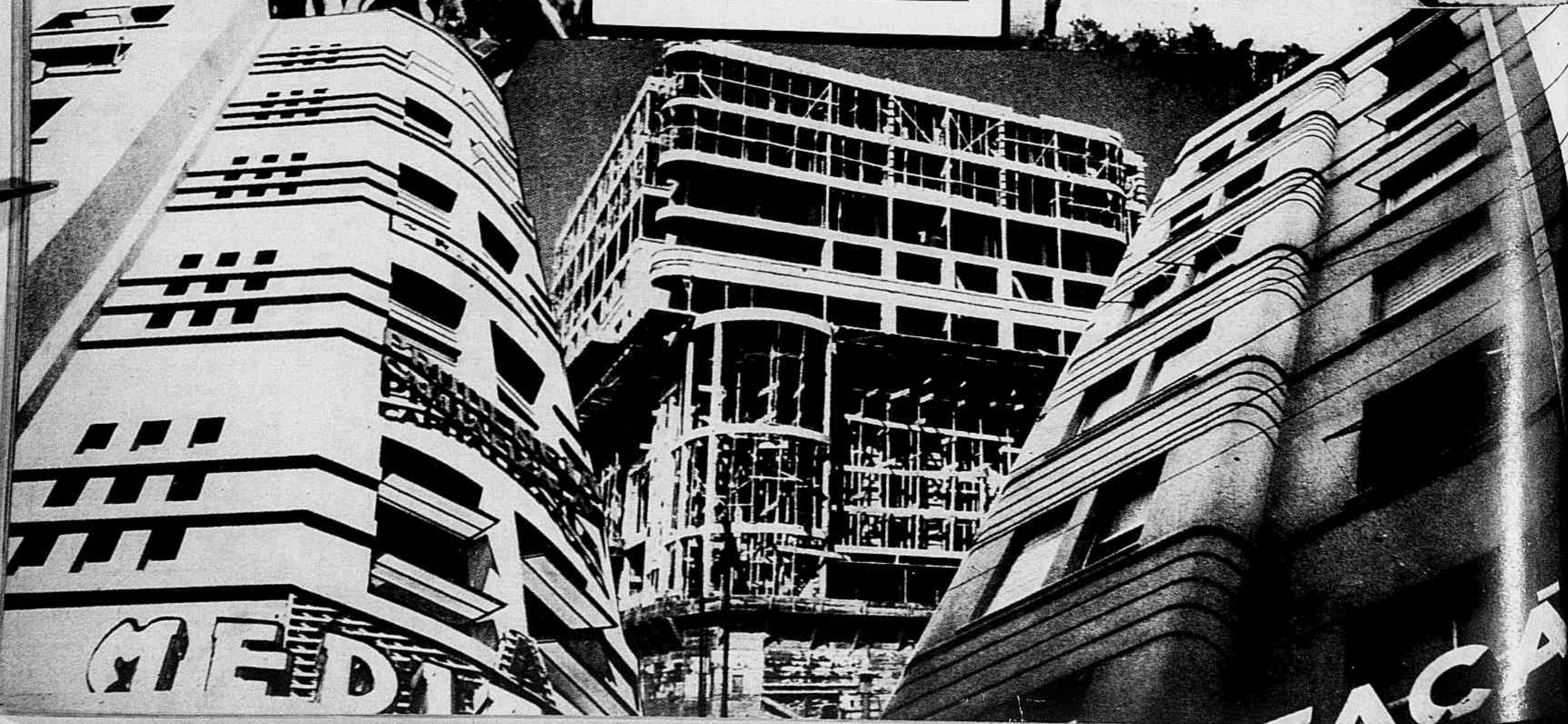
São estas, em linhas gerais, algumas das grandes realizações do prefeito Neves da Rocha, técnico de ação pronta e criteriosa, que vem dando novo e encantador aspecto urbanístico à cidade do Salvador.

Praça Pedro II.



A fisionomia da cidade do Salvador tem mudado de modo notável nos últimos anos. A histórica cidade, a velha capital do Brasil, acompanha a evolução do século e transfigura-se. Ha majestade nos seus edificios novos, nas avenidas que surgem, nos jardins que se improvisam, em tudo o que se realiza em nossos dias no seu âmbito enorme e sugestivo. Ha bairros novos que já nascem com imponência, e tudo, tudo trõe uma grandesa elegante e um bom gosto inconfundível.

Passou por lá uma jada com sua vara de condão e a cidade do Salvador é hoje uma das mais significativas expressões de esplendor entre as nossas maiores cidades.



A inconveniência da situação da capital na cidade de Oeiras, a grande distancia do mar e em sertão árido, ressaltou desde que o Piauí foi elevado a categoria de Capitania. Entretanto, a ideia da mudança da capital atravessou anos sem poder tornar-se uma realidade. Em 1844, foi sancionada uma lei que determinava a mudança para a foz do rio Mucambo, no rio Parnaíba, sítio hoje ocupado pela cidade de Amarante. Não foi, porém, executada essa lei.

Só em 1851 o conselheiro José Antonino Saraiva escolheu pessoalmente o local onde deveria ser erguida a nova vila do Poti, a qual foi fundada em 20 de Outubro. Em 21 de Julho do ano seguinte, a nova vila foi elevada a categoria de cidade, com o nome de Teresina, em homenagem à Imperatriz D. Tereza Cristina.

A capital do Piauí tem serviços de luz e água, estaduais, vindos do governo Antonino Freire, de 1909 a 1911. O serviço de saneamento vem de diversas administrações.

O transporte urbano, além do serviço de automóveis, é feito também por ônibus, a cargo da Prefeitura, que instituiu esse melhoramento em 28 de Outubro de 1940.

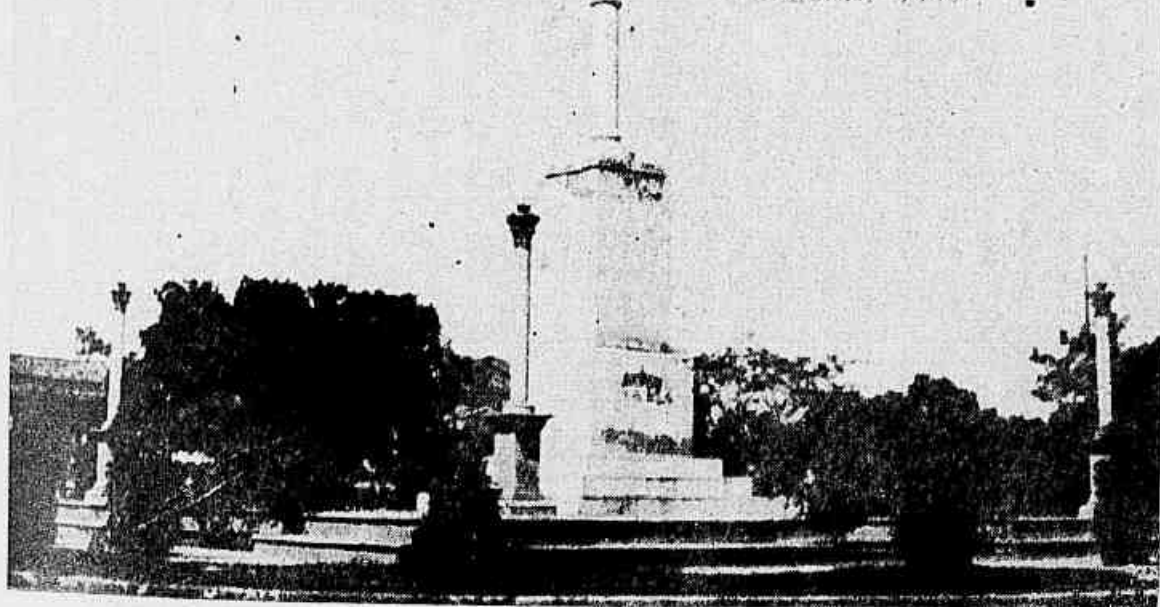
A cidade começou a crescer e transformar-se desde 1930. Essa transformação foi iniciada com a pavimentação de ruas, ornamentação de praças, abertura de avenidas, edificação de prédios públicos, etc.

Presentemente, as iniciativas urbanísticas projetadas, e que já estão sendo postas em prática, são: expansão da zona sul da cidade, compreendendo alargamento, abertura de ruas, criação de parques, etc.



Teresina

Trecho da Praça Marechal Deodoro
Monumento em homenagem ao Conselheiro Saraiva
Fundador da Capital TERESINA - PIAUI



A limpeza pública da capital é feita por meio de coleta em domicílio e nos logradouros. Esse serviço é eficiente, de modo que Teresina, sob o ponto de higiene e asseio, é uma das cidades destacadas do Brasil.

A Prefeitura da Capital está construindo um Mercado, prestes a ser inaugurado na praça Demóstenes Avelino, para atender às necessidades decorrentes



do crescimento da população. A avenida Presidente Getúlio Vargas, que passa a ser uma das mais belas artérias de Teresina, do templo de São Benedito ao rio Poti, é completamente arborizada em toda sua grande extensão. Nela está o moderno Hospital do Estado. Está sendo remodelada a vasta praça Marechal Deodoro, que além de calçamento recebe ajardinamento e arborização, de maneira a representar um parque de turismo.

A fase acentuada de transformação de Teresina, de 1930 para cá, é devida aos prefeitos major Domingos Monteiro dr. Raimundo de Arêa Leão, dr. João Martins do Rego, tenente Agenor Monte, dr. Luiz Pires Chaves, dr. Osvaldo da Costa e Silva, sr. Francisco do Rêgo Monteiro e, atualmente, dr. Lindolfo Rêgo Monteiro.

No momento, Teresina apresenta a sua mais bela fisionomia. As ruas simétricas impressionam magnificamente pela elegância das linhas e pela arborização. Nesse particular, sobressai a ala de carnaubeiras na avenida Antonino Freire, que se defronta com o palácio de Karnak, no singelo simbolismo de uma das mais expressivas fontes econômicas do Estado.

“Tijolos Dopaiva”

MATERIAES PARA CONSTRUÇÃO

**Tijolos e Lageotas
de todos os tipos**

Unicos distribuidores do afamado

**Tijolo
“Arranhacéo”**

A. D. Paiva & C.

1.º de Março, 121 - 1.º

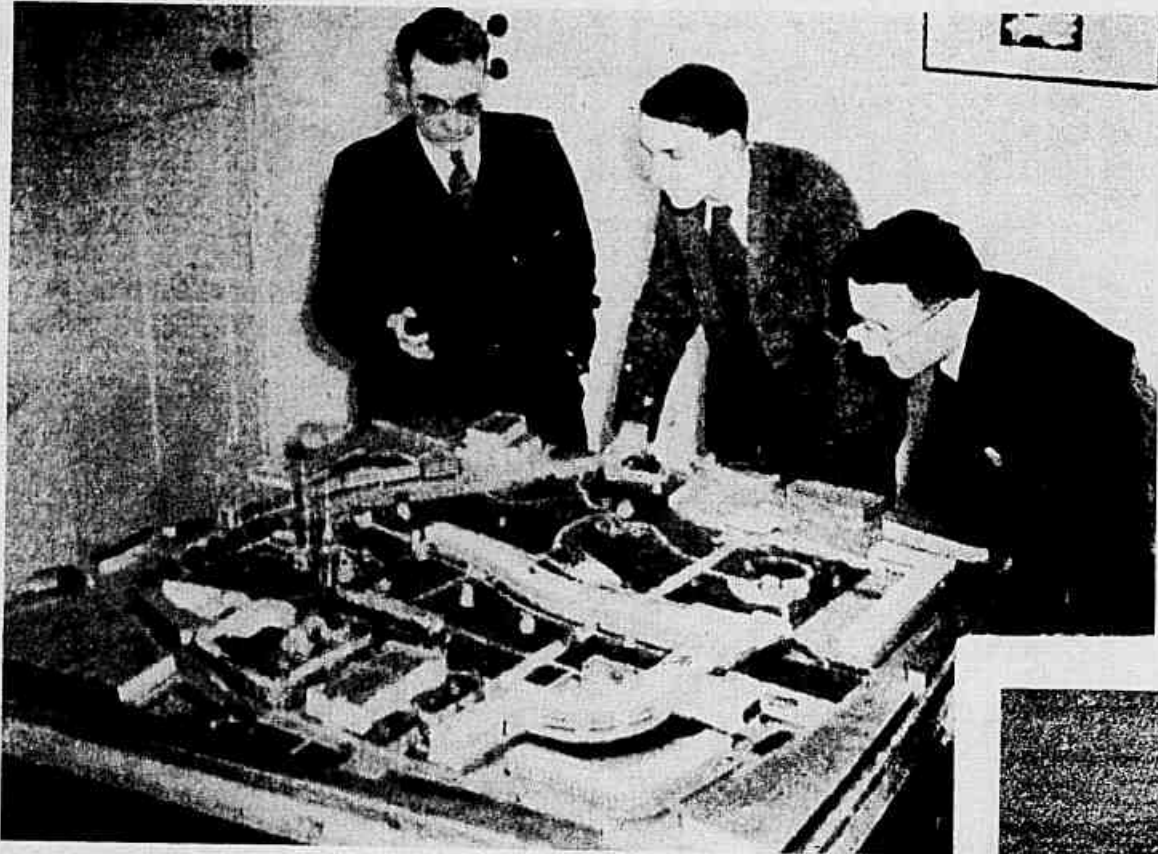
FONE 23-0944

Planos para a nova

Em face do indiscutível interesse de que se reveste para esta edição, transcrevemos de "Picture Post", vol. 10, n.º 1, o seguinte artigo.

Em geral o inglês sente-se confortável onde quer que se encontre; não se incomoda muito com a cidade em que vive, desde que sua cozinha e sua sala estejam ao seu gosto. Que algumas de nossas maiores cidades estão mal aparelhadas, e numa desordem que nenhuma mulher toleraria na sua cozinha e nenhum homem no seu escritório ou oficina, pode parecer novidade para muitos e não importar em grande coisa. Mas cidades mal organizadas são um onus invisível para cada cidadão, prejudicando-lhe a saúde, o bolso e o prazer de viver. E cidades assim são desnecessárias. E' só uma questão de pensar, *projetar*.

Decidindo-nos a estudar e projetar, poderemos em um quarto de século, ou menos, transformar nossas pobres cidades. As enegrecidas pela fuligem poderiam, ao menos em parte, ficar verdes, com as árvores e os gramados. Podíamos trazer o campo para a cidade com vastos parques a dois



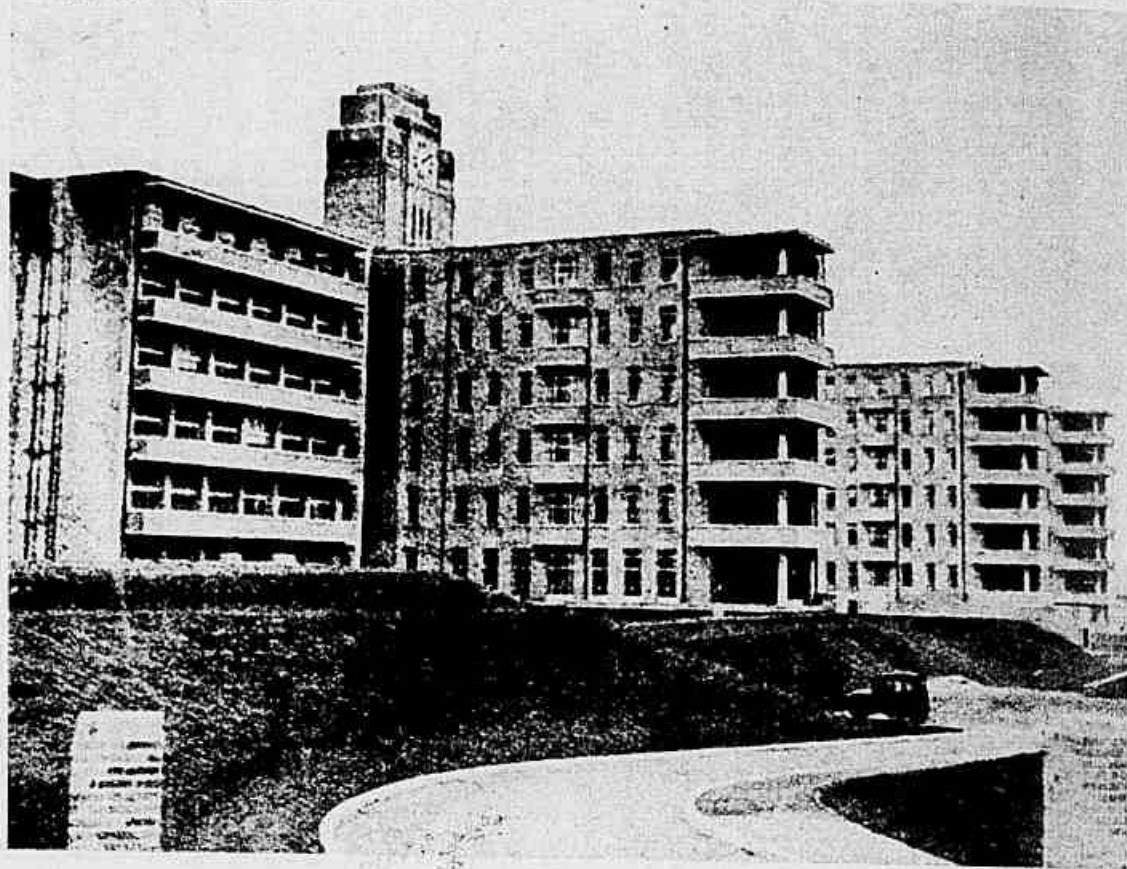
Projeto para a reconstrução de Coventry, arrasada pelo bombardeio. O arquiteto da Municipalidade examina a maquette da futura cidade.



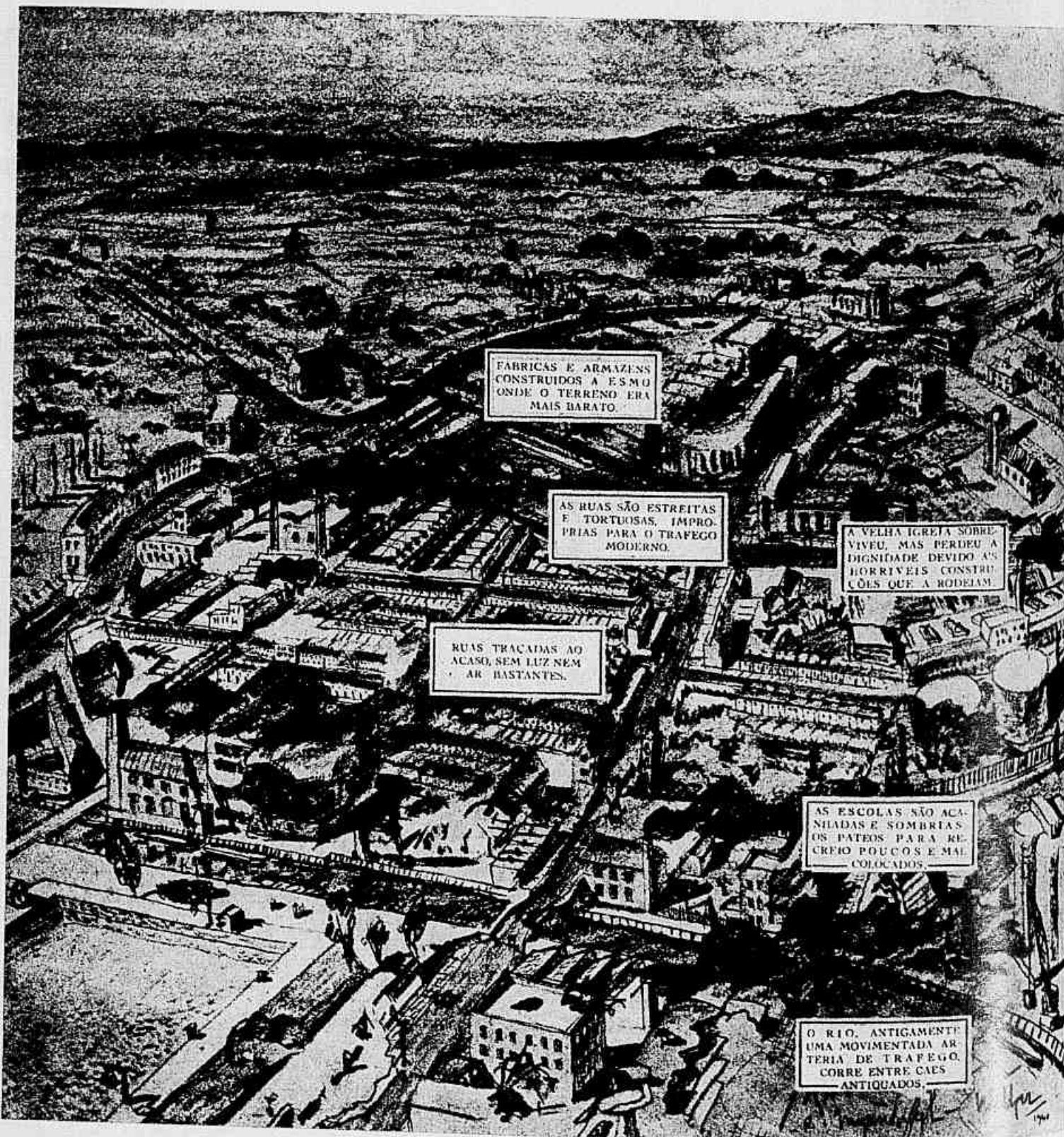
O constante congestionamento do tráfego.



Modo incomodo de fazer a limpeza.



Projeto para um hospital. Este hospital de Middlesbrough é uma cidade em si, com enfermarias, residência para enfermeiras, escola médica, lavandarias, tudo convenientemente distribuído.



Uma atual cidade inglesa que se desenvolveu ao acaso sem obedecer a um plano preconcebido.

passos das habitações. Podíamos, pela reorganização, encurtar as distâncias para o local do trabalho e ao mesmo tempo tornar as oficinas mais alegres. E reformar muitos dos nossos já gastos sistemas de serviços públicos, fazendo cessar o inútil escoamento de dinheiro sem resultado.

UM PAÍS APRAZÍVEL PARA SE VIVER

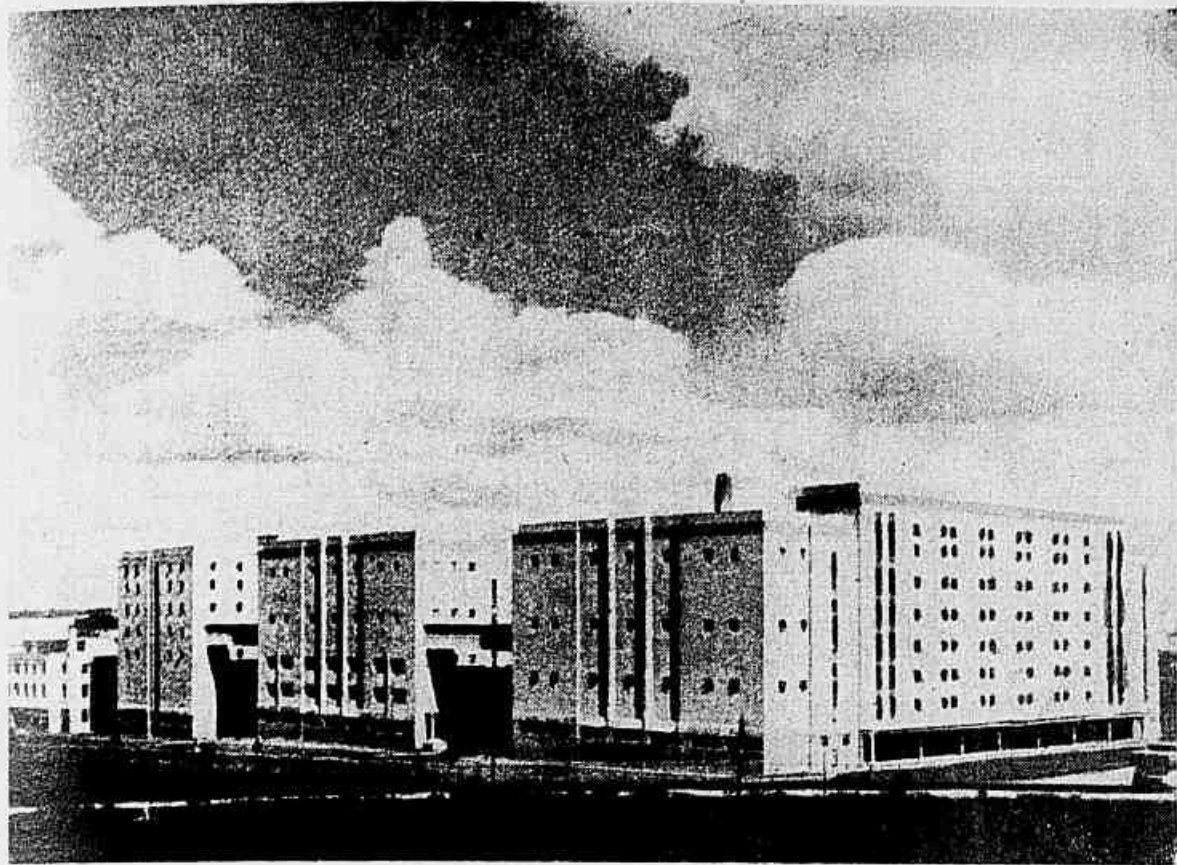
As principais estradas rurais podem ser arborizadas nas margens, como nos parques, por toda a parte. Os campos podem transformar-se em verdadeiros campos, reservados para a agricultura, em lugar de terras ainda não em estado de se poderem desenvolver. Pode-se tornar um prazer sair da cidade para o campo, onde só se vai hoje na esperança de encontrar um lugar ou outro onde a construção das construções que não obedecem a um plano e os malditos reclamos não estraguem a paisagem.

Podemos transformar em certeza que a herança da beleza das planícies, florestas e montanhas ficará conosco e que não perderemos por mera negligência os tesouros de arquitetura e cidade de projetar que nos vem do passado.

Para a indústria podemos contar com os recursos de energia e transportes regulamentados e combinando os interesses complementares da comunidade com os dela, organizarmos condições de trabalho mais agradáveis e uma vida mais confortável para todos.

Poder-se-á perguntar como essas transformações serão possíveis num país onde as construções já estão disseminadas e sobrecarregado de dívidas. Mas peço para não esquecerem quanto gastam

Grã-Bretanha



Projeto de edifício para fábrica. Esta fábrica no Sul é espaçosa, eficiente, agradável à vista. É o tipo dos edifícios industriais do futuro.

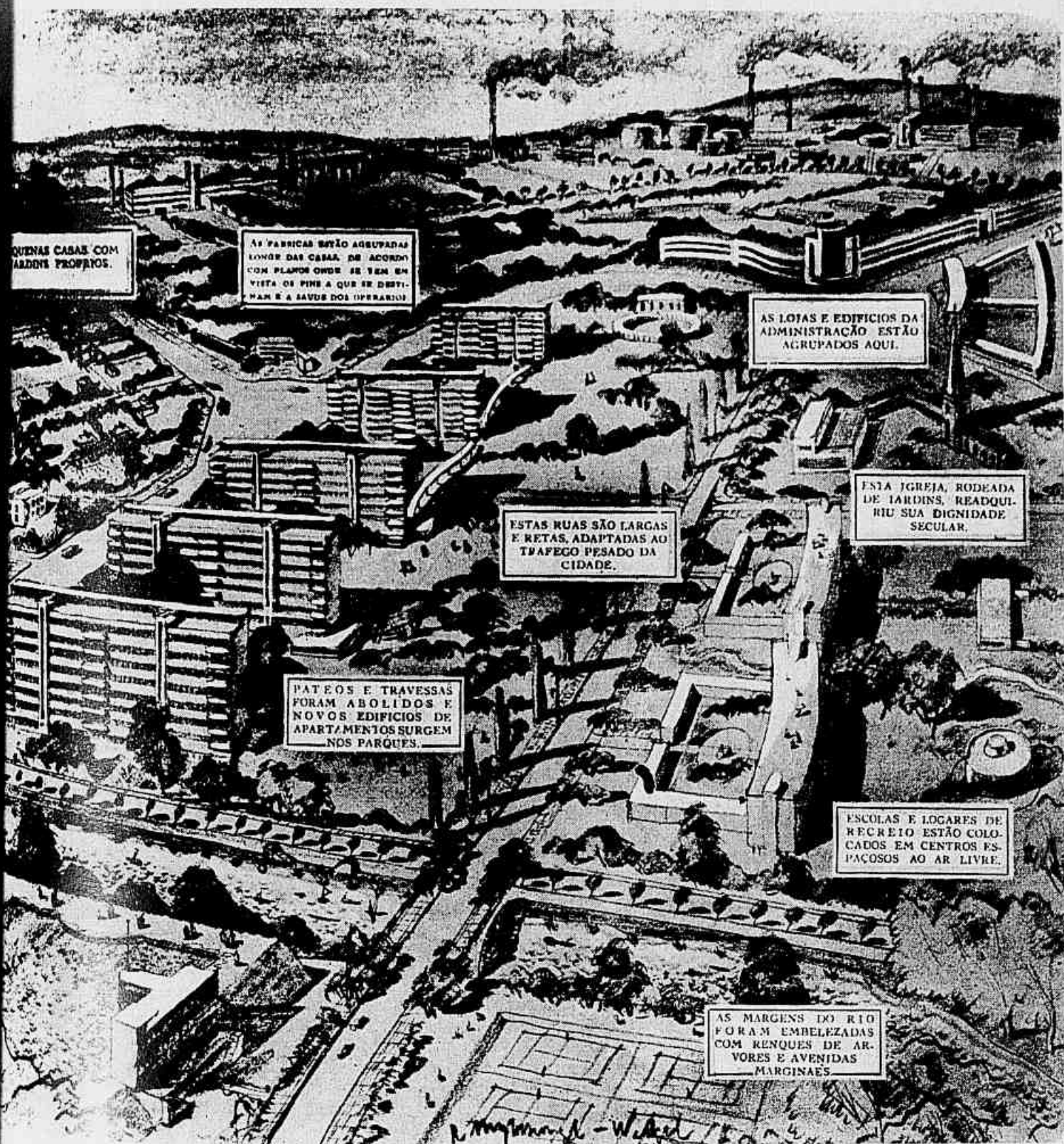
Inglaterra e a deanteira passou para outros países mais desenvolvidos. Devemos à França, Alemanha, Suécia e até à Finlândia, os últimos progressos em esgotos, instalações sanitárias e máquinas para construções nas cidades. Precisamos duma revisão. O auto da família está funcionando mal; gasta mais gasolina e óleo do que podemos pagar. Devemos desfazer-nos dele, comprando a prestação o modelo de após guerra, deduzindo do seu custo o valor do antigo.

Por **Maxell Fry**

Isto justificaria a reconstrução sob novos moldes se as cousas estivessem normais. Mas não estão. No momento em que estou escrevendo, bombas estão caindo sobre Londres e lavram incêndios. Algumas pessoas supõem que esta destruição é um benefício. É um erro, porque o bombardeio é ao acaso e as ruas mal projetadas que as bombas só em parte destroem, continuam sendo um mal. Porém quando se diz que o East End não é uma perda para nós, esses que o dizem fazem uma con-



Projeto para habitação coletiva. Leeds demoliu de uma só vez 25 acres de habitações obsoletas. Este novo projeto tem acomodações para quase mil famílias.

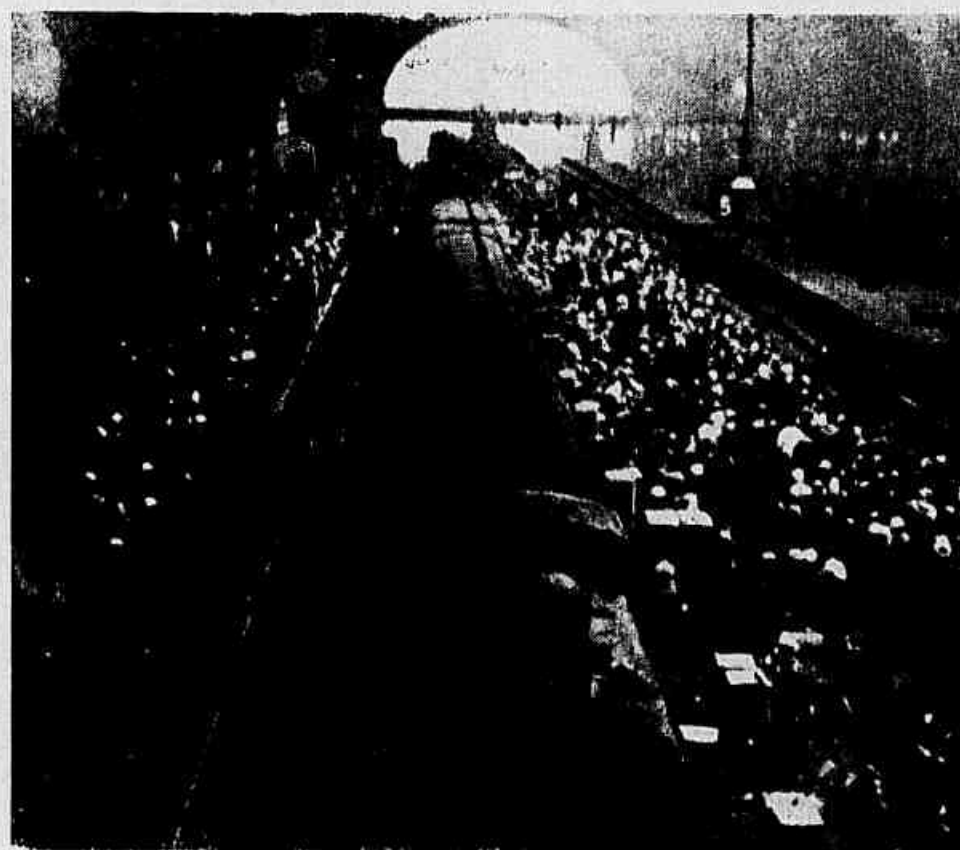


A mesma cidade segundo um plano moderno, racional.

nos vinte e cinco anos depois de uma guerra exaustiva. Teria sido tudo gasto com sabedoria econômica? Certamente; e, no que diz respeito a habitações, foi bem gasto. Mas o desenvolvimento da concorrência dentro e fora das cidades nos custará milhões para corrigir.

PODEMOS SER OS 'LEADERS'

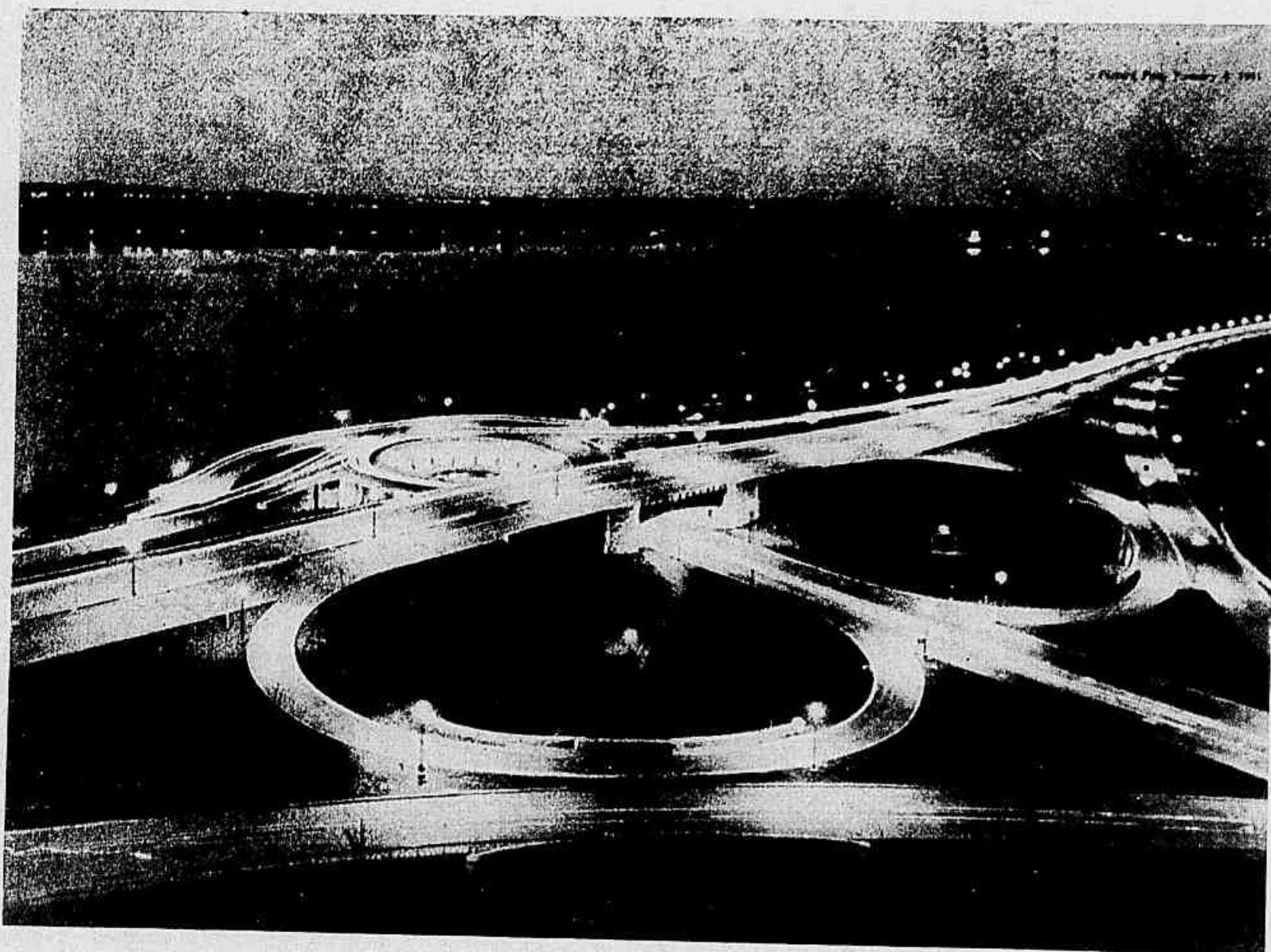
Inglaterra é um país pioneiro. No último século apresentamos um melhoramento após outro de cidades e levantamos, quanto possível, o nível da vida. Esgotos, abastecimentos de água, eletricidade, estradas de ferro, transportes por autos e pelo ar. Tudo veio numa sucessão rápida e muitas das primeiras experiências ainda estão em uso. Algumas são seculares. O que sobra a terra, presume-se que estão funcionando. Quando inventamos o sistema de fábricas, contudo, já percorri toda uma extensa e importante indústria onde se viam construções de todos os períodos e tão decrepitas que se consideram "vinte acres de caos". E há muitas assim nos centros industriais, quase sem junção com habitações em iguais condições de precariedade. No decorrer do século, como se sabe, foi um século de competição selvagem, de maneira que não só as condições sociais úteis foram frustradas pela massa de edificação sem ordem e ruas num crescimento sem esperança por toda parte, como também, sendo o congestionamento contínuo e ao desenvolvimento econômico, as invenções foram amortecendo gradualmente na



Nossas gares tristes e sombrias.



Ruínas de fábricas e habitações desfezendo cidades e campos.



A estrada iluminada do futuro. O problema do tráfego é uma das modalidades dos projetos futuros. Dispomos de materiais modernos e de cérebros também modernos. Juntos podem produzir maravilhas como o entroncamento de estradas fora de New-York.

fissão que realmente aluirá, porque não terão mais que dar contas às suas consciências por esses antros e pocilgas. Esperam reconstruí-los tendo por modelos novos e melhores padrões. Começam de fato a ter uma verdadeira "vontade" de reformar.

Uma cidade deve-se projetar vindo de cima e de baixo — tendo em vista a nação e o local. Compete ao governo resolver que espécie de nação somos e fazer os planos de acordo. Assim, por exemplo, torna-se necessário o ponto de vista nacional para decidir onde as indústrias devem ser localizadas de maneira a termos uma economia estabilizada sem áreas de aguda depressão. Da mesma forma o traçado das estradas de ferro e de rodagem alimentando as indústrias e os esportes, é assunto nacional, não obstante afetarem incidentalmente outras localidades.



A falta de parques de recreio para as crianças.

Construções e Reconstruções de Prédios

Orçamentos e Projetos

Jayme Ferreira & Cia.

Rua S. Pedro, 248

FONE 43-0134 — RIO DE JANEIRO

HOSPITAIS DO RIO

Nas sucessivas remodelações por que tem passado o Rio de Janeiro, tomaram vulto as construções de escolas e hospitais. Multiplicaram-se umas e outras no território da Capital Federal.

O número atual de leitos existentes nos hospitais da nossa cidade ascende a 2.100. Semelhante cifra é bastante eloquente para definir a preocupação dos poderes públicos com a saúde do povo e significar a feição caritativa que há na alma dos brasileiros, sempre propensos aos gestos bons com relação ao próximo.

O número indicado dá ao Rio de Janeiro lugar de destaque entre as cidades que têm organização hospitalar perfeita.

Releva dizer que a cifra apontada se refere apenas aos hospitais oficiais, não estando nela incluídos os leitos de instituições outras, como a Santa Casa da Misericórdia, a Beneficência Portuguesa, hospitais de várias Ordens e numerosas casas de saúde.



Dentro do escopo da política de reconstruções do Estado, está o grande trabalho da reconstrução das cidades e abastecimento da nação. Para isto é necessária a cooperação das indústrias e do Estado num sentido especial. Falei no espírito inventivo que caracterizou o século dezanove e deve-se concordar que sem ele não teríamos podido construir nossas grandes cidades. O problema agora é mais difícil. Depois da guerra devemos começar a reconstruir logo, mas visando um plano a longo termo.

Temos portanto de resolver, sobre as novas localizações de comunidades e de indústrias, o que deve ser feito tendo em vista economia de capital e do custeio.

Isso só é possível, projetando-se cidades, quando se pode projetar simultaneamente, as estradas, os serviços urbanos, as construções em conjunto, aproveitando todas as possibilidades dos nossos recursos industriais.

Se seis cidades inglesas se decidirem pela padronização das partes essenciais de suas cozinhas ou quartos de banho, ou combinar-se para a instalação de água quente pela comunidade, o padrão das cozinhas inglesas suplantaria o de qualquer outra nação e sem custo extra.

Se pudessem chegar a essa decisão antes de terminar a guerra, isso proporcionaria trabalho a milhares de operários em tempos difíceis. Esta é só uma parte do problema que é multiplicado por toda a parte e difere conforme a espécie de cidade que os arquitetos e urbanistas projetem.

Estes projetos podem eliminar desperdícios suprimindo ruas inúteis e reagrupando as construções em comunidades. Isso já foi feito em Leeds e Liverpool, embora não em grande escala.

A cidade do futuro pode muito bem ser um lugar de espaços abertos embelezados e diversificados pelas construções e ligados por vias racionais para veículos e pedestres. Tenho pensado muitas vezes que algumas partes de Cambridge podem servir de padrão.

Falei de sacrifícios. Antes da guerra o proprietário de terrenos não ligava ao projeto das cidades. É uma herança do passado que vai perdendo gradualmente a importância, mas que é amparada por muitas leis. Não há dúvida que, a não ser que a posse de terrenos seja regulamentada por um sistema qualquer, os novos projetos de cidades se encontrarão num beco sem saída e perderemos nossas possibilidades de nos restabelecermos do mal senão o desejo mesmo de lhe sobrevivermos.



Modo anti-higiênico de remover o lixo.

Há diversas formas de regulamentar esses interesses. Birmingham, por exemplo, há muito que vem comprando terrenos por conta da cidade para controlar direta ou indiretamente seu desenvolvimento. Amsterdam, a cidade trágica, estava fazendo o mesmo numa escala maior e mais imitativa. Em Londres os terrenos de Kingsway, comprados pela Municipalidade, produziram seu valor em vinte anos.

Há diversas formas de transformar o absoluto domínio particular em domínio público particular. Não é um grande sacrifício que se propõe com a palavra "nacionalização" das terras. Nacionalizar é uma palavra já em qualquer caso. Gostamos de pensar com um espírito mais pessoal e local sobre o lugar onde vivemos e trabalhamos, e queremos sentir-nos responsáveis pelas nossas cidades.

A nova cidade de Sunila, na Finlândia, começou com a instalação de um tubo condutor de água quente para uma fábrica e para todas as casas da cidade. Nós podemos começar sobre bases idênticas, agrupando os quarteirões a reconstruir e as novas cidades, primeiro em volta das creches e da escola, que seriam o núcleo, e depois alargando-nos, à proporção do seu desenvolvimento que exige-se maior diversidade de construções. Esses agrupamentos estariam ligados à maquinaria para os diversos serviços, também agrupados, sendo a idéia usar máquinas para proporcionar uma vida mais confortável.

Em nada disto estamos cuidando às escuras nem fazendo ousadas experiências. É a prática corrente de engenharia ainda não devidamente adaptada à construção de cidades. Deve ser parte do nosso engenho nacional fazer isto bem feito e, se fizermos, as invenções surgirão novamente, há o comércio de exportação que renderá para remunerar nosso trabalho e não faltará trabalho em muitos anos de reconstrução.

À há muito estava o Brasil, das margens ao Uruguai ao Oiapoque, nas mãos dos portugueses, e o Rio Grande do Sul — sertão, o deserto, a Capitania d'El-Rei que foi inútil aonotária dos Viscondes de Asseca, os Corrêa de Sá — dormia ainda o sono virginal nos braços dos tapes, charruas, tupís e mimanos. Mas, em princípios de 1600, lendo o que as armas de Hernando Aillas não conseguiram, atravessaram o Uruxig — o rio das Missões, o Uruguai de hoje — os jesuitas ao Paraguai, colônia espanhola, como espanhol era ainda o próprio Portugal, desde 1580 sob o domínio dos Felipes de Espanha. E iniciam então os jesuitas a catequese do selvícola e a fundação de núcleos missionários — as reduções famosas cujas ruínas ainda hoje assombram e encantam. Em 1680 entra para a corôa portuguesa a Colônia do Sacramento e funda-se a Laguna. Independente de Espanha desde 1640, Portugal não perdoava a sua ex-dominadora aquele freio que lhe impuzera e procurava, por todos os meios, aumentar seu prestígio, reconquistando o que de direito lhe pertencia, e algo mais. E foi assim que tomou posse da Colônia do Sacramento que, logo após, perdeu com a derrota infligida ao denodado e heroico Dom Manuel Lobo.

Mas Portugal não se deu por vencido e reconquistou a Colônia.

Duras, porém, foram as lutas e para melhor cuidar daquele estabelecimento, recebeu o brigadeiro José da Silva Paes, governador do Rio de Janeiro, ordem para fundar um estabelecimento no Rio Grande, o que leva a efeito, auxiliado por Cristovão Pereira, na entrada da **barra diabólica**, a barra do Rio Grande, a 17 de Fevereiro de 1737.

Começa, então, oficialmente, a colonização e povoamento do solo riograndense ao qual nunca haviam dado maior importância, mas que era fertilíssimo e desde meados do século XVII talado pelos bandeirantes em busca de selvícolas e gado.

Prosperava o novo povoado, quando os espanhóis o invadiram, sob as ordens de D. Pedro de Ceballos, em 1763, apoderando-se do povoado do Rio Grande de São Pedro, de onde só seriam expulsos em 1777, o que obrigou a mudança da sede do governo para Rio Pardo (1763-1766) e para Viamão (1766 a 1773), de onde passou para Porto Alegre que José Marcelino de Figueiredo desde 1770 vinha preparando para tal.

Mais ou menos pelo ano de 1732 instalou-se nos campos — hoje município de Porto Alegre em sua maior parte — o colonizador Jerônimo de Ornelas Menezes e Vasconcelos, rico e prestigioso, que reuniu logo, além da família, grande número de parentes, amigos e agregados, fundando, dessa forma, um povoado aentro de sua estância. Esse povoado, porém, era clandestino e, por isso Ornelas requereu e obteve o título de sesmaria. Portanto, a colonização da hodierna Porto Alegre foi iniciada por Jerônimo de



Vista aérea, parcial, de Porto Alegre, vendo-se o viaduto Borges de Medeiros na Avenida do mesmo nome, as obras da Catedral, o palácio do Governo e a praça Marechal Deodoro.

Ornelas, ponto de vista esposado, com respeitáveis fundamentos pelo historiador Walter Spalding.

PORTO ALEGRE

Porto Alegre é iluminada a luz elétrica, possui serviço telefônico automático, bondes elétricos e ônibus, explorados por companhias particulares.

O abastecimento de água data de 1867, quando começou a ser feito por empresa

particular. Em 1904, o Município tomou conta do serviço, ampliando-o. Só em 1928, porém, foi feita uma remodelação completa do serviço de tratamento, na administração Octavio Rocha. A água necessária ao abastecimento da população é captada no rio Guaíba, junto à cidade e recalçada para a estação de tratamento, por uma usina de recalque, exclusiva desse serviço, cuja capacidade é de 75 milhões de litros por dia. A altura manométrica total é de 60 metros. O tratamento consta de três fases: tratamento químico, pelo sulfato de alumínio e cal, seguido de uma decantação de cerca de cinco horas, filtração em filtros rápidos de areia, sistema norte-americano, e esterilização pelo cloro.

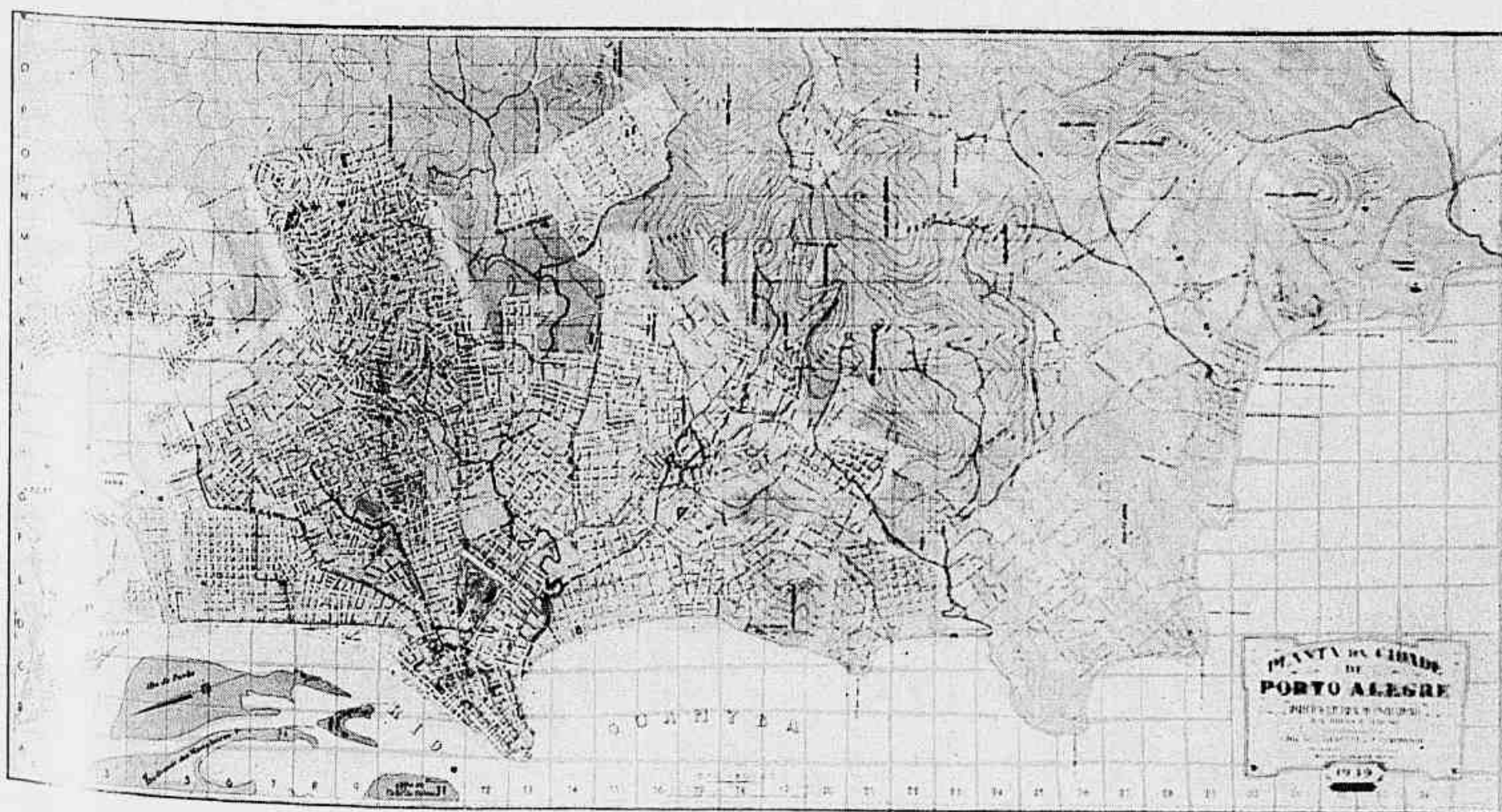
O serviço de esgoto cloacal foi inaugurado, pelo Município, em 28 de Setembro de 1912, tendo sido adotado o sistema dinâmico separador absoluto. Há três setores por gravidade com elevações mecânicas em marcha, sucessivas, e cujo efluente, reunido a um quarto setor, por gravidade, constituem o esgotamento total, com uma elevação final, sendo as matérias lançadas "in natura" a jusante da cidade, no canal do rio Guaíba. A rede existente em Dezembro de 1940 atingia a extensão de 137.968 metros, variando os seus diâmetros. Além da rede cloacal a cidade é servida de um sistema de drenagem pluvial; há em serviço 6.347 ms. lineares de canais de drenagem e uma rede pluvial de 206.870 metros.

O tratamento do lixo é feito na cidade pelo processo de Camarás Beccari.

De princípios do século XIX até 1870, mais ou menos, Porto Alegre tinha apenas 52 ruas e 5 praças; atualmente, tem 1.191 ruas, avenidas e travessas, 54 praças, 3 parques, 1 auditório e 8 praias balneárias nas margens do rio Guaíba.

O progresso atual de Porto Alegre — que é das maiores capitais do Brasil — partiu da administração Octavio Rocha. Foi quando a cidade perdeu o cunho de velhice, remodelando-se milagrosamente. De então para cá, os grandes empreendimentos se sucederam sem solução de continuidade, com superior visão urbanística, e em menos de quinze anos Porto Alegre sofreu uma verdadeira transfiguração, quase inacreditável.

No momento, realizaram-se as avenidas Farrapos, João Pessoa, 3 de Novembro e 10 de Novembro e está projetada a canalização do Riacho.



O calçamento caprichoso



Rua Paisandú.

O calçamento ou calcetamento de ruas e estradas, embora pareça coisa nova, é antiquíssima. Já na velha Roma o empedramento de ruas era usado, e Herculano e Pompéia também possuíam ruas calçadas. Apenas o sistema de calçamento era outro: grandes pedras eram jogadas nas ruas e batidas de forma a ficarem com a face regular, ao lado uma das outras, completamente firmes.

Mais tarde, começaram a ser usados quadriláteros de 30x30 ou pouco menores. Mas isso era grande luxo. O comum tornou-se o calçamento com pedras irregulares, colocadas ao lado uma das outras e bem socadas, formando solido piso.

A's vezes empregavam pedra britada e socada. Esse uso sugeriu o tipo de calçamento dos passeios, conhecido por "calçamento de pedra portuguesa", formando desenhos com pedra rosa, branca, negra ou parda.

Esse tipo de calçamento de passeio é comum em todo o Brasil.

Pôrto Alegre possui, assim revestidas, além de alguns passeios, diversas praças, salientando-se a Praça Senador Florencio, com motivos nos passeios externos em branco e negro, ao passo que os internos são inteiramente rosa.

Mas o mais curioso nos calçamentos de ruas, em Pôrto Alegre, é o que apresentam as ruas General Camara, Paisandú, dos Andradas e a praça Montevideu. Mas especialmente as duas primeiras.

O calçamento de magnifico efeito dessas ruas, feito em pedras rosa e cinza azulado e preto, é novidade absoluta no Brasil.

Foi durante a gestão do grande reformador Octavio Rocha (1924/1928) que esses calçamentos tiveram inicio, sendo concluidos na interinidade de Alberto Bins (1928).

Forma o calçamento da rua General Camara (antiga Ladeira) duas meias luas unidas no centro da rua em granito rosa e cinza azulado. O motivo do calçamento ter sido feito em meias luas foi o de auxiliar o animal de tração na subida e na descida. Mas como hoje a tração animal foi proibida naquela artéria, fica apenas o motivo estético. O da rua Paisandú, o mais interessante e feito a título de experiência, aí pelo ano de 1926, é ainda mais curioso,

tendo sido executado pelo mesmo motivo do da rua General Camara sendo o desenho uma série de elipses e quadros com paralelepípedos rosa e cinza azulado, de magnifico efeito.

Já o da rua dos Andradas é mais simples e teve somente o motivo estético. E' calçada, da rua General Camara á Praça D. Feliciano, com paralelepípedos rosa, cinza azulado e preto.

O trecho da rua General Camara á rua Vigario José Inácio forma desenhos geométricos, quadriláteros cercados por linhas

quebradas, em granito preto e rosa. O trecho entre Vigario José Inácio e Dr. Flores é calçado com paralelepípedos de granito rosa, e o trecho entre as ruas Dr. Flores e Praça D. Feliciano (subida) é calçado com granito rosa e os desenhos (quadriláteros) em granito cinza azulado.

A praça Montevideu, defronte do edificio da Prefeitura, a elipse ajardinada em cujo centro está a magnifica Fonte Talavera, é cercada por uma grega em paralelepípedos de granito rosa, cinza azulado e branco. O desenho do calçamento dessa praça foi feito por um ex-desenhista da Prefeitura, hoje major do Exército.

Pôrto Alegre assenta sobre granito. Já o poeta disse de Pôrto Alegre:

"Como simulas a aurora
no seu carro do infinito,
sorris ao mundo sentada
no teu trono de granito."

E C. A. M. Lindman no seu "A vegetação do Rio Grande do Sul" escreveu: A cidade oferece um magnifico espetáculo com a alva massa de suas edificações e ricas plantações contra um fundo de morros, dos quais os mais proximos são baixos e arredondados, e os distantes mais altos, mais rochosos, e mais desiguais. No fundo de um azul violáceo, a léste e norte, vê-se um horizonte montanhoso, crenado e imponente."

O prof. Luiz Englert, já falecido, em estudo do solo portoalegrense, diz que a maioria das rochas e pedreiras de Pôrto Alegre são pórfiro e biotita.

Conforme se poderá verificar pelas atas da Camara Municipal, da primeira metade do século passado, os alicerces do velho S. Pedro e a Cadeia são de pedra do subsolo portoalegrense. E ainda hoje o granito (frisos, colunas, cornijas...) da Catedral Metropolitana, em obra, é tirado das jazidas de Pôrto Alegre e todo calçamento de suas ruas também foi feito e continua sendo feito com paralelepípedos de diversos tipos de granito rosa, ou negro, ou cinzento azulado, das grandes pedreiras, da capital gaúcha. E o alicerce de 99 % de suas casas também é granito portoalegrense. E esse granito, no dizer dos geólogos, é dos melhores do Brasil.

Vê-se, portanto, que a inovação em calçamentos, ideada por Octavio Rocha, foi produto natural da riqueza granítica de Pôrto Alegre, infelizmente não prosseguida.

Mas ficam essas poucas ruas atestando ao Brasil uma extravagancia encantadora em questões de urbanismo: calçamento colorido com granitos de cores formando geométricos desenhos, produto da imaginação do administrador engenheiro, que foi militar e poeta: Octavio Rocha.

das ruas de Porto Alegre



Rua General Camara.

A história de uma cidade é a história de um povo. A sua origem, formação, crescimento, esplendor e decadência espelham fielmente as ascensões e descensões, os momentos decisivos e as atenuações que caracterizam e marcam em páginas eternas a marcha evolutiva de um povo. As cidades vivem da mesma forma que os homens. Obedecem até a idênticos processos de absorção e egoísmo. Uma são ricas e poderosas, outras pobres e andrajosas. Aquelas atraem para si as energias destas. E' o mais forte esmagando o mais fraco. Há cidades vitoriosas e em progresso constante. Há-as também retardadas e pusilânimes. Algumas têm a duração de dezenas de séculos, quando não se fixam para todo sempre, de renovação em renovação; enquanto outras desfrutam de uma existência ridícula e morrem envelhecidas precocemente. Se uma metrópole desperta o entusiasmo e excita a imaginação, uma cidade morta arpeja na sua desolação fúnebre. A cidade é o próprio homem da terra: a sua história, cultura e economia.

O Rio de Janeiro é a história do Brasil e dos brasileiros. As transformações do seu traçado urbano e da sua arquitetura nolo demonstram com a precisão de um relógio. Venho-o acanhado e triste, sem rumo nem intenção nos tempos coloniais. O Brasil, como os homens, era colônia, dominado, tratado com a consideração de paiz subalterno e, por isso, as ruas da sua capital eram tortuosas, sem nexo, sem perspectivas, cambaleantes, confusas, sem conforto nem higiene. Era pobre e desprovida do cunho mais elementar de urbanismo. Cidade em transições, tal como a sua gente.

No decorrer do século XVIII, a sua fisionomia vae tomando contornos, pondo em relevo as influências de algo que vinha corresponder á evolução social e econômica de então. Não só na arrumação e melhoramento das artérias, como também na procura de estylos para os edificios,

denotando preferências artísticas e gosto, a capital acompanha o surto intelectual da nação, que se esforçava por um logar ao sol, tanto no plano da intelligencia como no da politica.

Com a guerra do Paraguay, a Abolição e a proclamação da Republica — consequências logicas do nascente parque industrial do paiz e do desdobramento e ampliação das esferas da actividade, fazendo por convergir para as grandes cidades e particularmente para a Capital Federal o braço escravo, empregado agora em misteres urbanos, tornando-as centros nucleares da economia nacional — o Rio passa a reflectir essa mudança, aumentando em densidade demografica, crescendo no vulto das construções, agora obedecendo a algum estylo e já com a preocupação de se urbanizar a cidade com a abertura de largas e modernas avenidas, de praças e jardins. Formam-se colonias de imigrantes, fundem-se raças e culturas, determina-se o destino da nação, paralelamente com o surgimento das avenidas Beira-Mar, Rio Branco, Passos e com o embrião da actual Praça Paris.

Na guerra de 1914, o Brasil é impellido a adquirir relativa independencia economica. Industrializa-se na contingencia de bastar-se a si proprio em determinadas manufacturas. Brotam sentimentos nacionalistas que invadem todos os recantos da actividade nacional. O teatro brasileiro de declamação nasce, assim como, logo em seguida, estala o movimento modernista e libertador da litteratura brasileira. Sobe o indice da exportação. Melhoram as condições financeiras. Enriquecem-se muitas familias. Americaniza-se, em sincronismo com os demais paizes do continente. E dai em diante o Brasil e os brasileiros nada mais têm feito que intensificar essa arrancada conjuncta para a constituição de um patrimonio espirital e para o desenvolvimento completo e independencia economica da industria e da agricultura. O Rio de Janeiro seguiu-lhes os passos, revelando na modernização das zonas centrais e elegantes não só o padrão do enriquecimento material como também o da existencia de um sentimento, de uma cultura, de um gosto artistico.

O Rio de Janeiro de hoje traduz bem a nossa realidade historica. Sendo como é uma cidade de densidade demografica quasi egual á das grandes capitais estrangeiras, em confronto com estas coloca-se numa posição desvantajosa. Enquanto Buenos Aires, Madrid, Paris, Nova York e Londres são metrópoles urbanizadas segundo os preceitos mais completos, sob o ponto de vista tecnico e estético, obedecendo todas elas a um plano poderoso que se impõe pela extensão e profundidade — o Rio de Janeiro localiza os paupérrimos melhoramentos apenas no centro da cidade e nos bairros elegantes, que contornam as maravilhas naturais. Póde-se dizer que a preocupação de urbanizar e modernizar o Rio se centralizou na ideia de partir-se do coração da cidade, isto é da avenida Rio Branco, para os bairros que tiveram a felicidade de se instalar á beira do mar, em forma de lindas e modernas avenidas e praças. Porém a cidade em si, na sua massa bruta, no seu conglomerado de ruas, á medida que se aprofunda, descêe terrivelmente, abolindo qualquer transição, determinando os mais singulares contrastes. De instante para outro, deixa-se a unica parte moderna para se defrontar com uma cidade diferente, velha, feia, cheia de ruelas estreitas, saturada de um casario egual, sem estylo definido, isento de belleza e de material de qualidade.

Existe egualmente naqueles enormes centros internacionaes já citados a cidade velha. Mas perde-se deante da grandeza da cidade nova. As cidades velhas são um imperativo; elas ficam, quando não podem ser modificadas, não impedindo, contudo, que sofram sérias alterações e se vejam cercadas por uma outra, de muito maior área, limpa, arejada, planificada na base, de perspectivas encantadoras e de efeitos inconfundíveis. O Rio, neste particular, não tem cidade velha. Afóra a pequena percentagem constituida pelas artérias modernas, encorpadas de edificios americanizados de escritórios e de apartamentos, o resto da cidade, quasi noventa por cento, é toda ella antiga. Digamos antiga, para não dizer velha. Seria triste para os brasileiros e especialmente para os cariocas certificarem-se de que o Rio quasi integralmente é uma cidade velha, sem conforto, escassa em traçados e miseravel em estylo e riqueza.

Mesmo quando o individuo se posta no angulo modernizado da cidade, sente-se, desde logo, envolto pela presença do Rio andrajoso, agarrado aos morros e ás janelas em verdadeiro enxame de zinco e sapé. Sem exagero, o Rio, como cidade, em sua feição urbana e architectónica, tomado no seu todo, não tem ponto de confronto com as grandes cidades, nem lhe é possivel classificar-se á sombra do prestigio destas.

REPORTANDO ao assunto do inicio deste artigo, vemos como o Rio é uma imagem perfeita do grau de cultura e da economia brasileiras. A nossa cultura é de crosta. Tem extensão, mas carece de profundidade. Faltam os pensadores e os grandes litteratos. A nossa economia é adstrita ao litoral. A fantástica massa do interior do paiz jaz inerte, inaproveitada. O mesmo contraste: grandeza e brilho na superficie; pobreza e miseria no resto.

Neste curto trabalho procuramos apenas fixar uma realidade. Com isso, não se cuida de acusar nem de se lamentar essa realidade, desde que ela corresponde e se ajusta perfeitamente á nossa posição historica de paiz ainda na sua fase de formação intelectual, racial e economica.

Portanto, o Rio de Janeiro continuará marchando junto ao progresso material e espirital da nação. Quando o Brasil fór um paiz independente na sua economia, selo-o á tambem na actividade cultural, que tomará proporções imprevisíveis e, consequentemente, coincidirá com uma capital bem diferente da de hoje, urbanizada na sua totalidade, arejada, com ruas e avenidas de custosos e imponentes edificios a marcarem-lhe as caracteristicas de uma verdadeira metropole.

Pelo DR. ALFREDO THOMÉ

Contrastes urbanos e arquitetônicos do Rio de Janeiro

PARIS! Nome sonoro e magico. Tem, por si só, valor de talisman, encerrando uma força magnética de iman: desenha, modula, fulge e anuncia a cidade-idolo. E' que ella perpetua o mais bello sorriso do Ocidente, como espelho da dôce França, syntese da Europa e definitiva maravilha de nossa espécie. Cidade-Luz. Cidade-Ave. Cidade-Flôr. Cidade-Mulher!

Redondel de primores e prodigios do Homem, tornou-se o lar do nosso espirito, o vergel do nosso sonho. Fez-se a Cosmópolis, por excellencia e seleção, como cidade única e bem fadada, em cujo âmbito se operasse o movimento de gravitação da alma humana.

O Sena, dono e mestre de Paris, tornou-se, por sua causa, o curso de vinte séculos de civilização.

Cidade sercia, é o alvo de nossos sonhos e desejos, a boneca dos nossos sentidos e a meta de nossos pensamentos.

Tem a singularizar-a o dom das fadas e um sortilegio bem feminino, pelo apagamento de sua propria fascinação: enleva, agrada e seduz, quer pelo efluvio de sua amavel presença, quer por efeito de sua sugestão irresistivel.

Quando não podemos morar em Paris, namoramol-a, amando-a de longe e sempre. Maupassant, por uma de suas personagens, afirma que ella é a unica cidade onde o homem não envelhece. Eu, por minha vez, proclamo que ella é melhor que o Paraíso, porque não expulsou Eva, tornando-a mais bella, por saber vestil-a, sem lhe sacrificar a tentação da nudez completa...

Mas por que tem essa primazia e esse predomínio absoluto?

Pela sua eterna novidade!

Desperta uma sensação euphórica de prazer inesperado, de surpresa continua e deslumbro sucessivo.

Vendo-a ou desejando-a, ella nos dá o sabor de um beijo na boca de uma esphinge, que deixasse de ser monstro por metade e voltasse a ser mulher por inteiro..

Usufrue a predileção de todas as raças e recebe e acolhe o preito de adoração de todos os povos, para os quaes representa uma gloria compartilhada, por ser uma cidade universal, onde todos habitam por eufemismo ou a conhecem por intuitivo amor e caprichos líricos da esperança, de tudo quanto faz leve, bôa e bella a vida, no transcurso efêmero sobre a Terra, ofertando-nos um ar e aroma de eternidade...

Nasceu de um rio como do mar Venus nasceu.

O Sena deu-lhe o berço de uma ilhinha: a da *Cité*, nódulo insular de sua origem; antes, ponto de intersecção de tribus anónimas por desconhecidas, e refugio de celtas e gaulezes; depois, a Lutecia dos romanos de Cesar; e onde, já com o nome predestinado de Paris, se erigiu um vôo em pedra na ascése cristã do gótico — a *Notre Dame*, onde ha um duelo alegórico do céu e do abismo, numa luta entre anjos e demonios, garras e asas, fé e furia, flôr e flama, para ficar, pelo idioma dos símbolos, como seu emblema e relicario.

Sem o Sena Paris não existiria, porque as condições geológicas prevalecem na formação das cidades, que, antes de se tornar um feixe de energias étnicas, condensam e amoldam as forças telúricas, estabelecendo-se uma concordancia do meio phísico com o ente humano, que nelle permanece e proseptra.

Assim como o Sena foi, por uma privilegiada situação topographica, a convergencia imperativa das raças nórdicas, que transpunham o Rheno, e das que, pelo Sul, provinham do Mediterraneo, atravessando o trampolim dos Alpes e dos Pyreneus, para alli se deterem e localizar-se, pre-formando a França em torno desse floco plasmador de uma raça admiravel — Paris, resultado dessas migrações oppositas, teria de ser, como é, uma encruzilhada dos caminhos e destinos da Europa, e portanto a magna metropole do mundo, della se irradiando, ha cerca de dois mil annos, a civilização occidental, que se deslocara de Athenas para Roma, e do Lacio para as margens do Sena, onde se crystallizou, para fazer della a chave mágica do orbe e a cidade-madre da Edade Moderna.

Mas, apesar disso, poderia descer de seu fastigio, depois da morte do Rei Sol e da queda da Aguiá, quando a epopeia napoleonica teve o seu epilogo em Waterloo, se não fôra o milagre que a elegeu para ser o cerebro e o coração da Terra, por obra e graça da belleza, que emana de Deus para os homens e fez de Paris o mais imperecivel dos symbolos, para promover, numa alegria immortal, a gloria suprema do Espirito.

Paris antecipa e consagra o urbanismo, que está hoje em voga, porque significa o mais urbanistico dos milagres.

Mas em que o urbanismo consiste? Aventuro-me a definil-o, numa audacia leiga de profano: não passa elle de uma coordenação systematica de planos e normas, pre-estabelecendo uma sociabilização do bello e do util, do indispensavel... e do superfluo, unindo-se a arte á technica, em que, scientificamente, o architecto e o economista, o paisagista e o sociologo, o hygienista e o engenheiro se completam, se fundem e se integram.

Paris serve-lhe de padrão, como em tudo, por ser o modelo de todas as cidades. E' differente das demais e a todas supera, mantendo uma supremacia indiscutivel. Dahi a razão de seu prestígio e o segredo de seu triumpho.

Paris é o clima do espirito e da sabedoria, da graça e da belleza, fixando, no espaço e no tempo, o genio francez, estado radioso da cultura greco-latina, num banho de doçura mediterranea, mirifico poleiro de onde o gallo symbolico da raça canta e annuncia o sol do espirito para o mundo.

Vale pela projecção de uma nacionalidade num plano recortado pelo Sena, pouco antes de se perder na voragem do mar, para se integrar, pela dispersão, na totalização de uma symphonia cosmica. E, por sua vez, authentica a Europa e é o album do Occidente, sendo, por elasticidade de seu influxo, uma fixação de todos os valores e contrastes humanos, como nexos dos desejos e paixões da vida, no jogo biologico do instincto e da consciencia, já nas suas meigas tendencias, já na sua impulsão violenta, ora na revoadada do mais puro idealismo, ora na mais profunda imersão da ferocidade.

Emergiu da arte greco-romana de Lutecia para a ascensão do gothico na Paris medieval; da Renascença, no fausto regio da côrte luisêsca, ao estylo neo-classico

O sorti



do primeiro Imperio, no assomo da gloria napoleônica, para chegar ao seu apogeu, sob Napoleão III, no Segundo Imperio, por impulso genial e exclusivo de Haussmann, o creador de sua maxima e definitiva grandeza, dando-lhe relevo monumental e uma graça nova, que talvez jamais seja superada neste mundo.

Haussmann deu-lhe as linhas eternas, que promovem, do Arco do Carrocel ao do Triunpho, a mais maravilhosa visão da Terra trabalhada pelo homem, como se este, ao lhe traçar e fixar o relance de perspectivas magistraes, quizesse perpetuar a sombra de uma suave lembrança divina...

Depois, no dealbar deste seculo, com a Exposição Universal, em 1900, a sua magnificencia edilicia foi triangulada num desafio á lei da gravidade, na escalada titanica e estavel da Torre Eiffel, que ficou, desde então, compassando, do alto, a sua apothose, para servir de prumo, pharol, marco e antena de uma nova idade, em que as energias audaciosas do homem transpõem todos os obstaculos e subjugam as forças incoerciveis da Natureza, projectando-o além dos elementos.

Não ha em todo o mundo e possivelmente em outros, a admittir, com Flammion, a sua pluralidade, nada que exceda a contemplação de Paris, no espaço comprehendido entre a Praça da Concordia e a de L'Etoile. Tudo alli é um prodigio de linhas puras, de perspectivas adoraveis, em que os volumes e as figuras se lançam e ganham contornos e relevo de modo justo, suave e perfeito.

Foram previstos e resolvidos todos os valores e segredos estheticos da cidade, que o Sena enlaça, num poema decorativo, sem a menor quebra de harmonia, para formar um todo homogeneo, pela sua proporção e equilibrio.

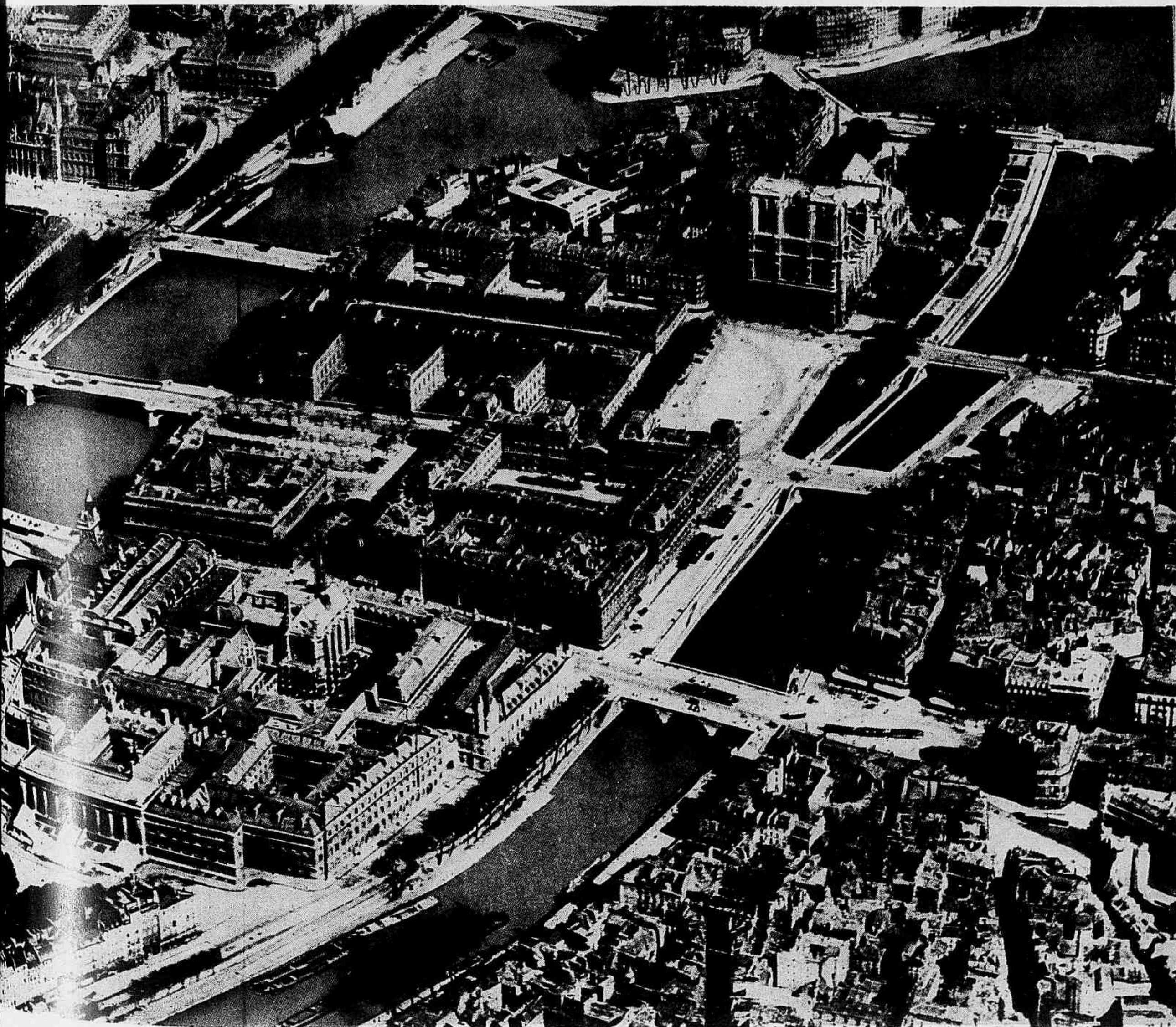
Vale por uma symphonia visual, tal a doçura musical desse primor geometrico, desses planos, que se projectam no horizonte, numa fluidez de sorrisos perpetuados.

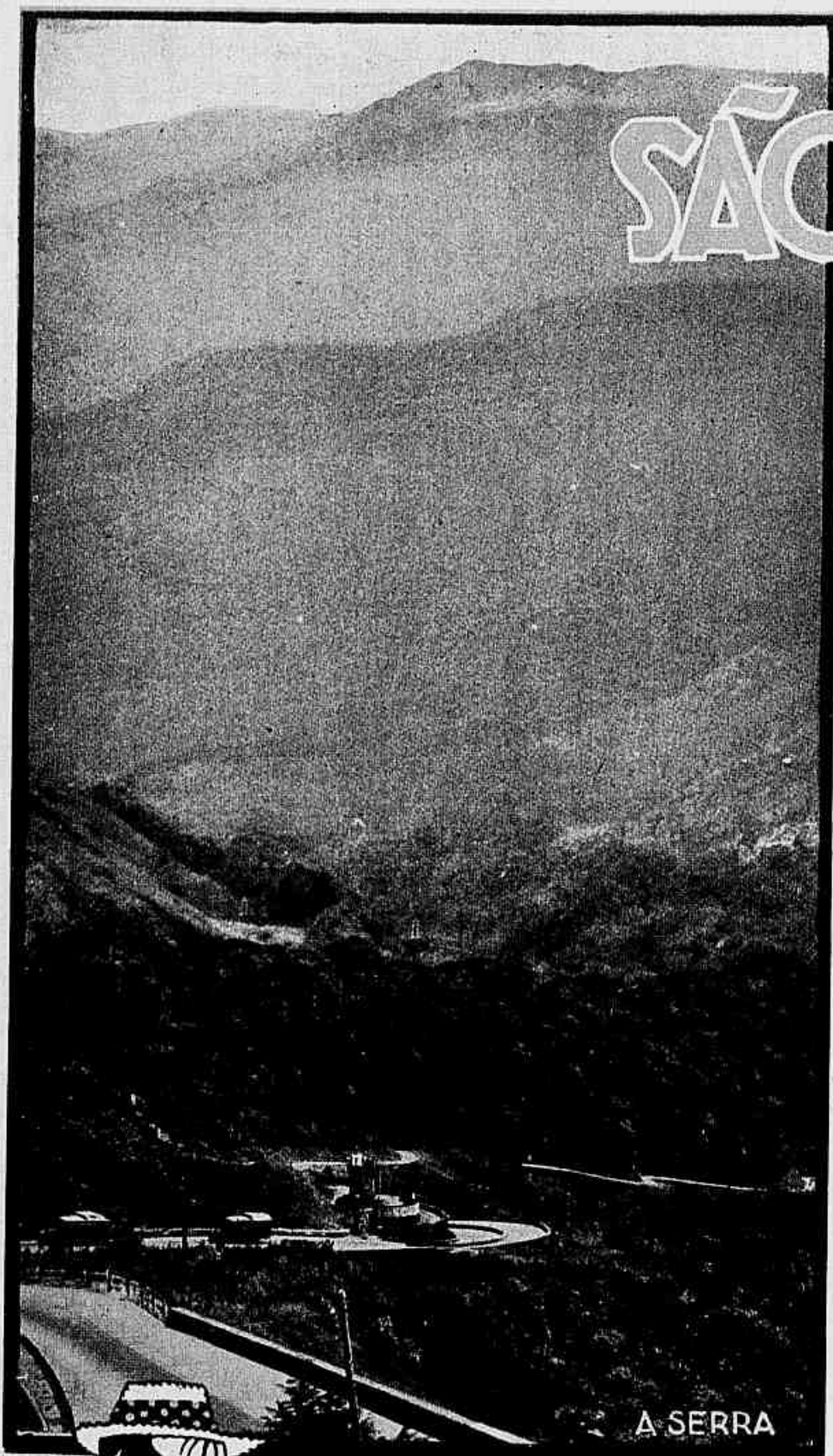
Não se nos afigura apenas a mais adoravel das cidades, pela magia tão sua e só comparavel á da mulher, que ella ensina, enfeita e enfeitica, pela moda e pela graça tão peculiares e exclusivas, como efflúvio de si mesma, mas tambem a cidade-fada, que toda adolescencia habita em sonho e extase, por ser, na Terra, o céu leigo dos nossos sentidos e a segunda patria de toda pessoa culta, para quem a França totaliza as idéas e imagens do mundo, pela clareza hellenica e plasticidade lática de seu espirito, do qual é o espelho magico e a fonte de milagre.

Paris é, assim, a perola da Terra, como se, no seu bôjo, se bipartissem, diametralmente, a parte animal e a parte divina de nossa Especie.

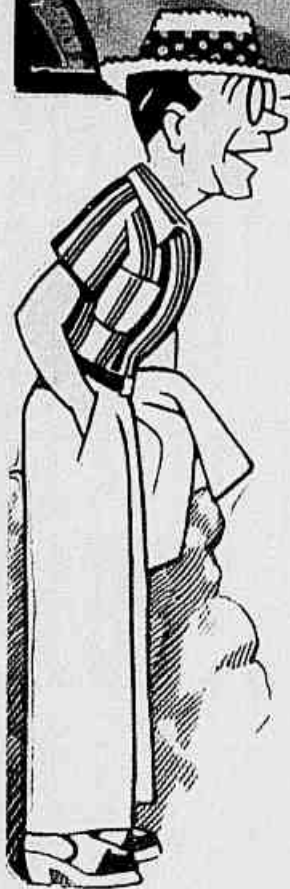
Luís de Navarro

legio de Paris





A SERRA



A INDUSTRIA do turismo, como todos nós estamos cansados de saber, está passando momentos de verdadeira angustia.

A Europa, com a situação arrepante que ella propria criou, acabou afugentando os millionários norte-americanos que não acham graça nenhuma em atravessar o oceano para ser bombardeados no Velho Mundo. Por muito interessantes que sejam os dramáticos espetáculos dos bombardeios, com suas cenas apocalípticas, o milionario yankee não é dos mais inclinados a deixar a sua invejável comodidade em Avenue Park, para andar como doido fugindo da metralha e das bombas dos **Hurricanes**, **Stukas** e calamidades adjacentes, se não fôr, antes, dar com os costados num campo de concentração como agente da espionagem internacional.

As empresas de turismo, não podendo mais annunciar as excellencias paisagisticas da Europa, deram agora para encaminhar os displiscientes millionarios para outros lugares, menos interessantes, talvez, mas tambem muito menos perigosos. Em consequencia disso, grandes grupos de americanos deram para veranejar nas ilhas do Pacifico, tendo havido mesmo uma accentuada preferencia pelo **Hawai**, **the colorfull Hawai**, onde não ha museus nem cabarets, mas onde tambem não apparecem, de repente, aviões complicados despejando bombas. De vez em quando, aquellas desesperadas agencias exclamam: **Why not the South America?** E, assustados com a possivel agressividade do Pacifico, alguns millionarios audaciosos têm vindo á America do Sul.

Acontece ainda que, nestes momentos de exacerbações nacionalistas, muitos desses milionarios resolveram não gastar mais dinheiro na terra dos outros, e,

SÃO PAULO

é uma cidade de turismo?

Texto e desenhos de

BELMONTE

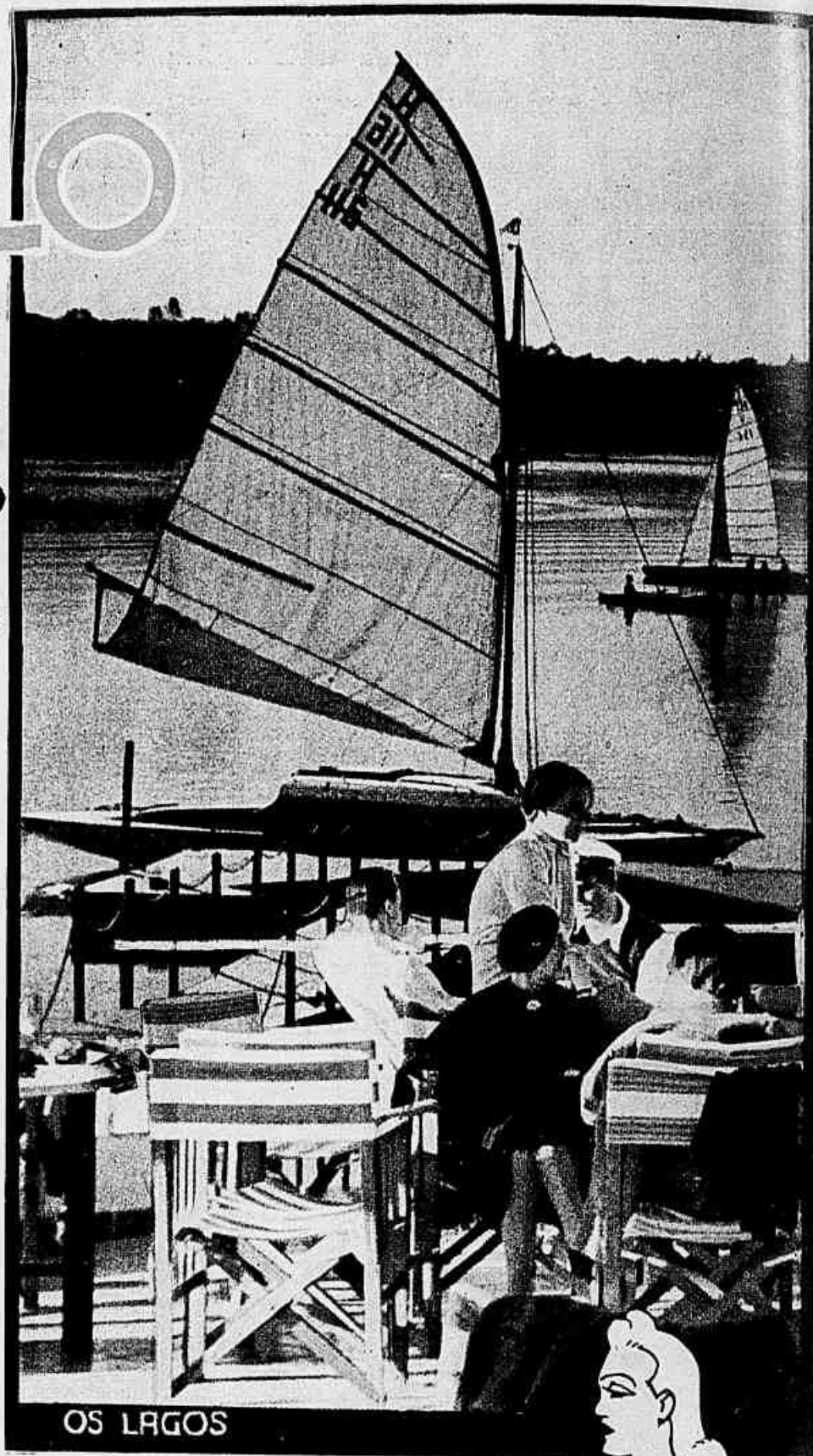
assim, quando querem es-paíecer, vão vêr as boia-das do Arizona, as laranjei-ras da California, os **geysers** de Yellowstone ou os **canyons** do Colorado. Qual-quer lugar serve, desde que o seu rico dinheirinho se conserve na sua propria terra e desde que o lugar para aonde vão tenha céu azul e sol brilhante, um **glorious sunshine**.

A's vezes, elles exigem mais alguma coisa. Mulheres bonitas? Não. Vitaminas. Ha uma companhia de va-pores que, nos seus anun-cios de excursões á Cali-fornia, não se esquece de dizer que alli é **the land of sunshine and vitaminas**. E' a mania do americano Gas-tar dinheiro, desde que lhe dêem vitaminas e céu azul.

S. Paulo, que outrora era cinzento e nebuloso, já se dá ao luxo de ter céu azul. Além disso, tem calor tam-bem. E mais: ainda este anno houve por aqui dois casos de insolação — o que, positivamente, já é um progresso. Ora, como aos pau-listas sempre affirmaram que S. Paulo não é uma cidade de turismo, mas uma cidade de trabalho, creio não ser preciso muito esforço de persuasão para provar o contrario.

Tenho para mim que to-das as cidades são cidades de turismo. Basta que te-nham hoteis decentes, onde o conforto não seja um my-tho e a hygiene uma figura de rethórica. Como todas as cidades têm seus aspectos característicos, suas curiosi-dades locais, é claro que todas ellas, umas bonitas, outras mais feias, interessam sempre ao itinerante de boa vontade. Quanto a S. Paulo, não sei por que estranhas razões acham por ahí que ela nada tem que interesse ao turista!

Está claro que tem. Como a California, pôde-se asse-gurar que possui **sunshine and vitaminas**, além de um



OS LAGOS



centro urbano complicado e difficil, cheio de ladeiras, erigido de angulos, com cinco viaductos e dois tuneis que lhe dão uma physionomia singularissima e que a tornam profundamente interessante a qualquer tu-rista. Não será bella. Mas (como a Greta Garbo, que tambem não é bonita) tem um **oomph** exótico e fascinante. A propria agi-tação urbana, a famosa pressa do paulista, o mesmo facto de ser uma cidade de traba-lho e de vida intensa, já é uma curiosidade para interessar o cidadão sossegado que anda atrás do **algo nuevo**. E S. Paulo, se não possui uma natureza espectacular e allegó-rica como o Rio, tem recantos admiráveis. Não nos detenhamos muito no centro urba-no, onde ha muito que ver, como os via-ductos, os tuneis, as novas avenidas, o Esta-dio, a Bibliotheca, o incomparavel Jardim America, o originalissimo bairro do Pa-caembú — não falemos mais no museu, na Penitenciaria e no sovadissimo Butantan — e vamos para os arrabaldes. Alli está a Cantareira, numa lombada da serra, pito-resca e graciosa; além do Jabaquara, estão Eldorado e Sete Praias, á margem do lago, com aspecto nitidamente europeu; além da planicie de Ibirapuera, surge Santo Amaro, meio caipira mas muito pitoresca; depois, Riviera, com suas aguas azues, e Interlagos com a areia das praias povoada de nymphas morenas e loiras e o seu hotel pitoresco cheio de gente queimada de sol; e Sete Lagoas com seu hotelzinho suíço numa collina verde; enquanto, sobre as aguas se-renas, vélas brancas e vermelhas deslizam, entre os roncos dos bar-cos-motores. Os que gostam de tradições irão a Mboy ver o convento seiscentista ou a Carapicuíba onde ha dias, levei José Mariano Filho

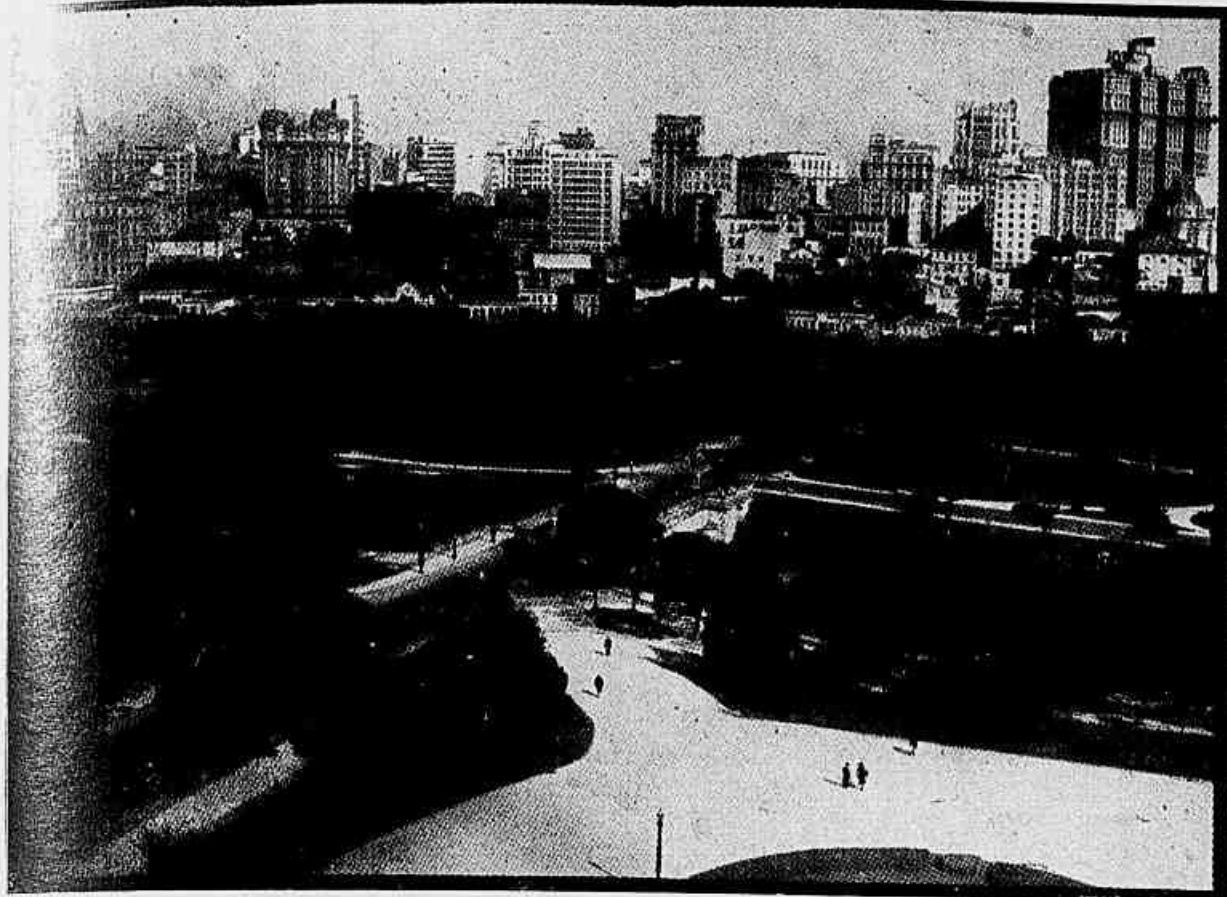
que ficou encantado dentro dessa ve-tusta redução jesuitica; ou á capella tri-centenaria de S. Miguel...

Não, meus conterraneos negativistas! S. Paulo é uma cidade de turismo como centenas de outras. Tem tudo, inclusi-ve vitaminas. Sómente lhe falta pro-paganda.

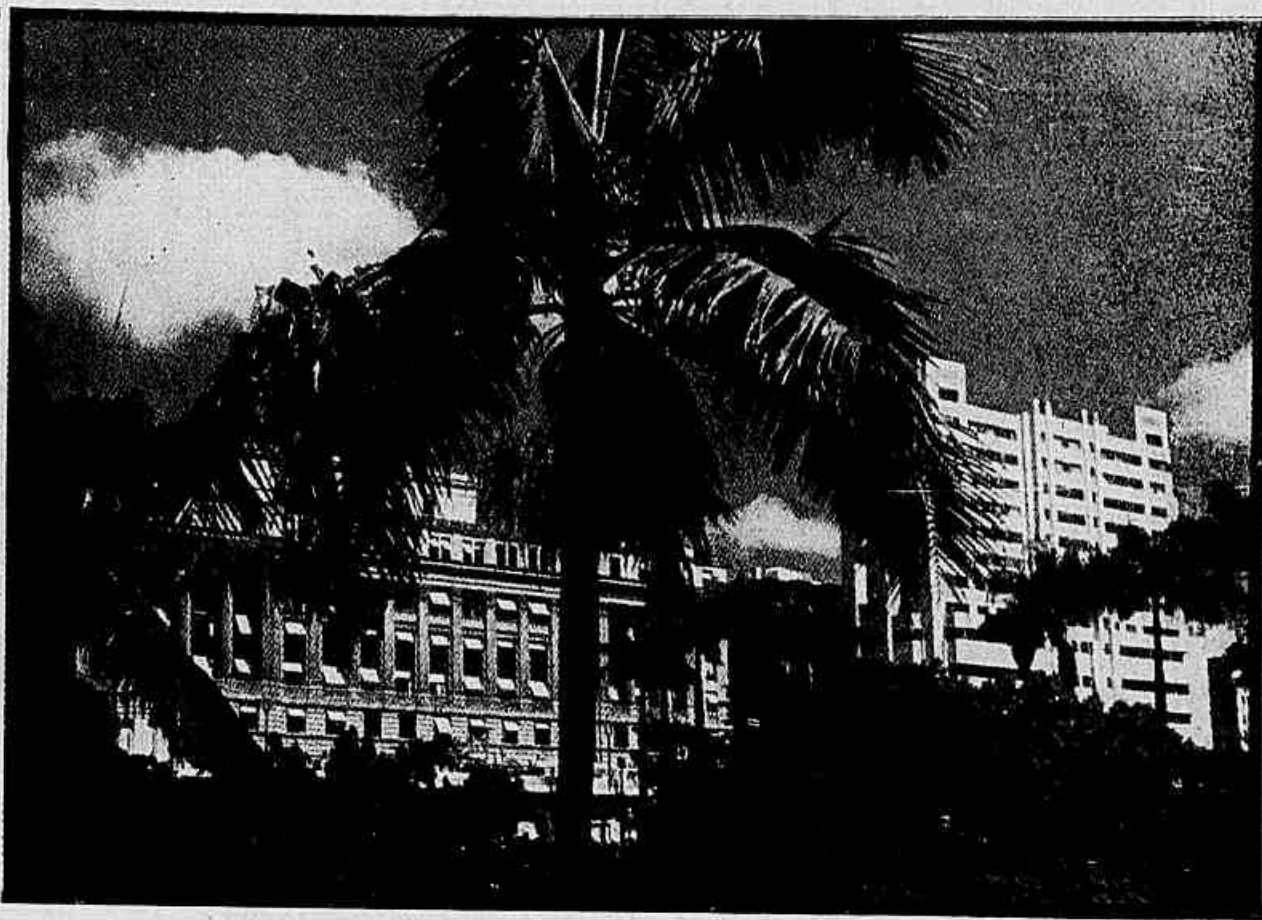


A CIDADE





A CIDADE, VISTA DO 'PARQUE PEDRO II' — O arvoredo mais alto assinala precisamente o ponto histórico da fundação da cidade, onde Anchieta e Nobrega levantaram a primeira capela. A acumulação dos arranha-céus na colina, transformada em pequena Manhattan, sugeriu a ideia duma descentralização urbanística, que os melhoramentos presentes estão materializando.



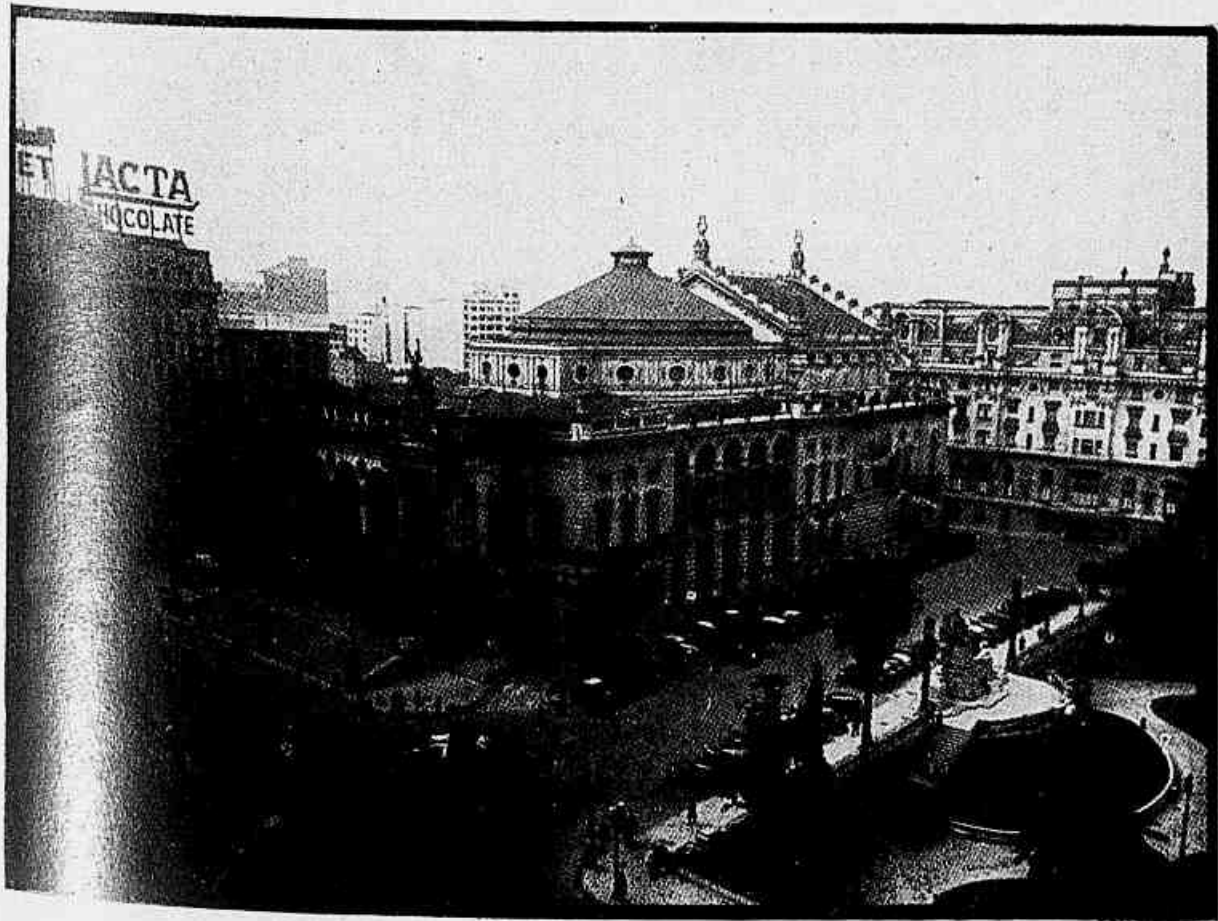
PARQUE ANHANGABAHU', onde a renovação arquitetônica prossegue ativamente. Destaca-se á esquerda um bello predio em estilo classico. E' um trecho encantador e imponente.

A CAPITAL PAULISTA

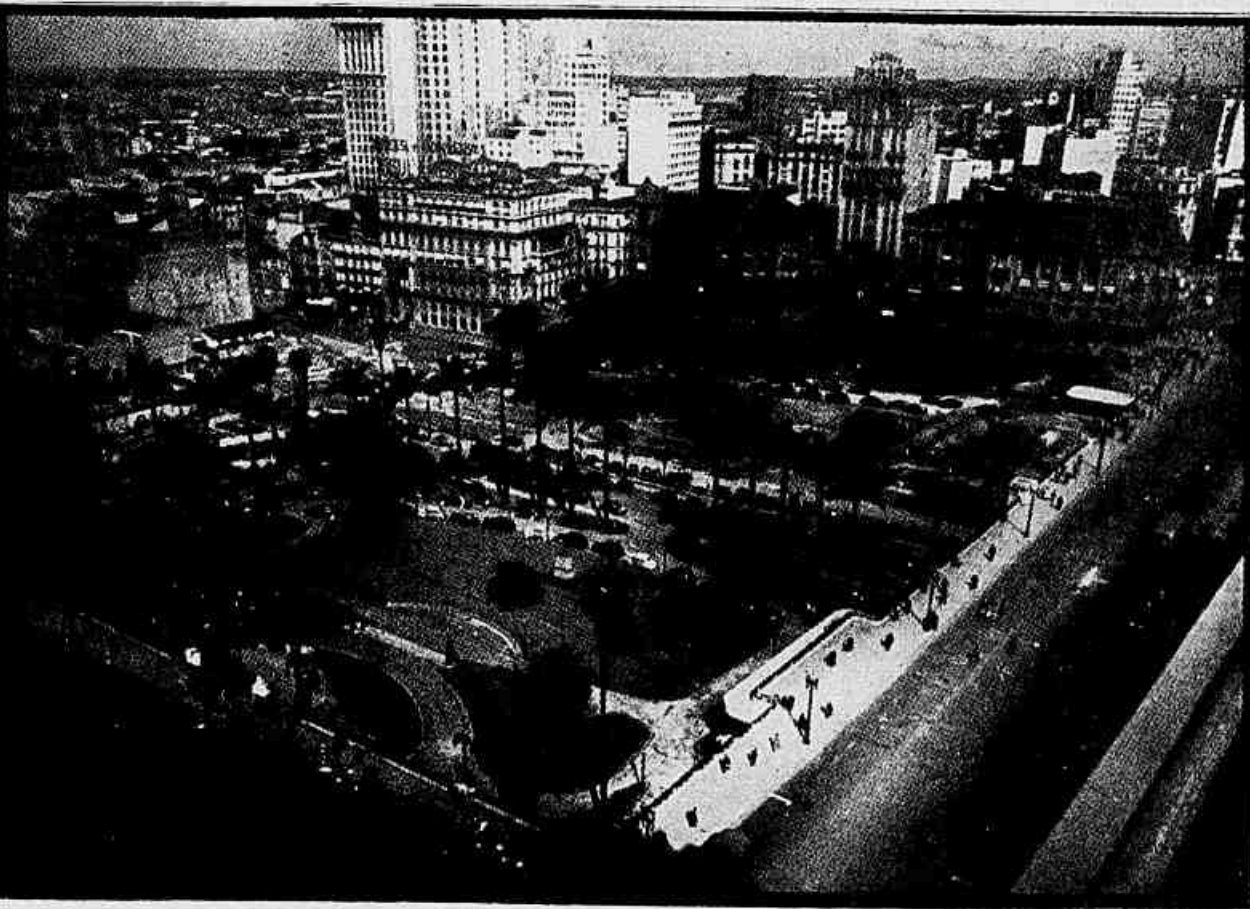
ASPECTOS DE HOJE E ANTE-VISÕES DO FUTURO

São Paulo não é muito dotada de belezas naturais. Em compensação, o trabalho do homem avulta, procurando vencer ou tirar proveito da própria topografia. Daí as novas avenidas, os túneis, os viadutos, as canalizações, conjugados em planos harmônicos e de longo alcance.

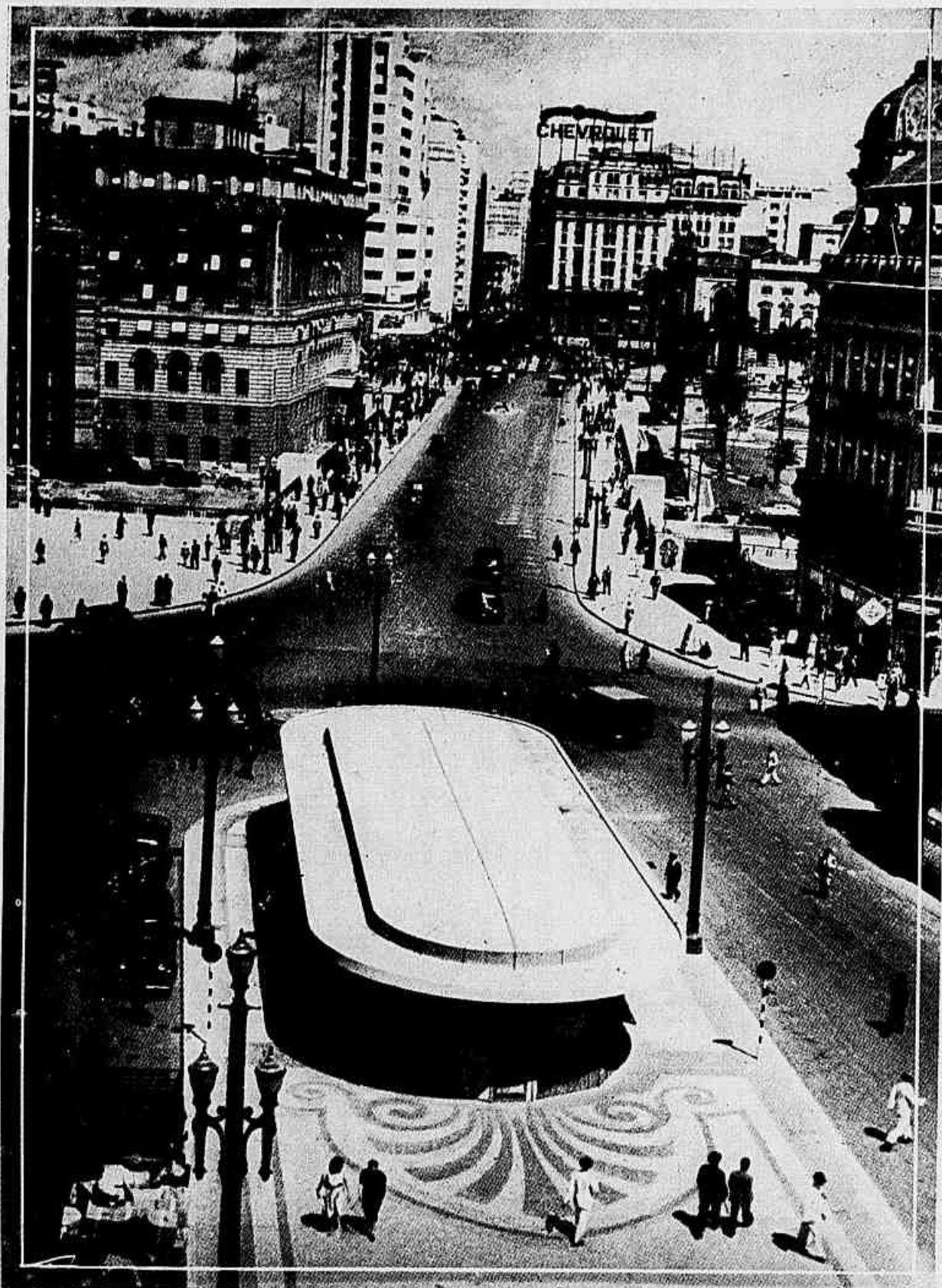
A capital paulista conta hoje com mais de 1.300.000 habitantes e com uma receita de quasi 200 mil contos, sendo de notar que todos os melhoramentos urbanos em execução, inclusive alguns de alcance mais que municipal, estão sendo executados com os próprios e exclusivos recursos, e dentro do mais absoluto equilíbrio financeiro.



PR. RAMOS DE AZEVEDO — Contém o Teatro Municipal, construído em harmonioso estilo barroco. A praça foi recentemente remodelada. Acha-se em estudo a ampliação da esplanada, visível á direita da fotografia.

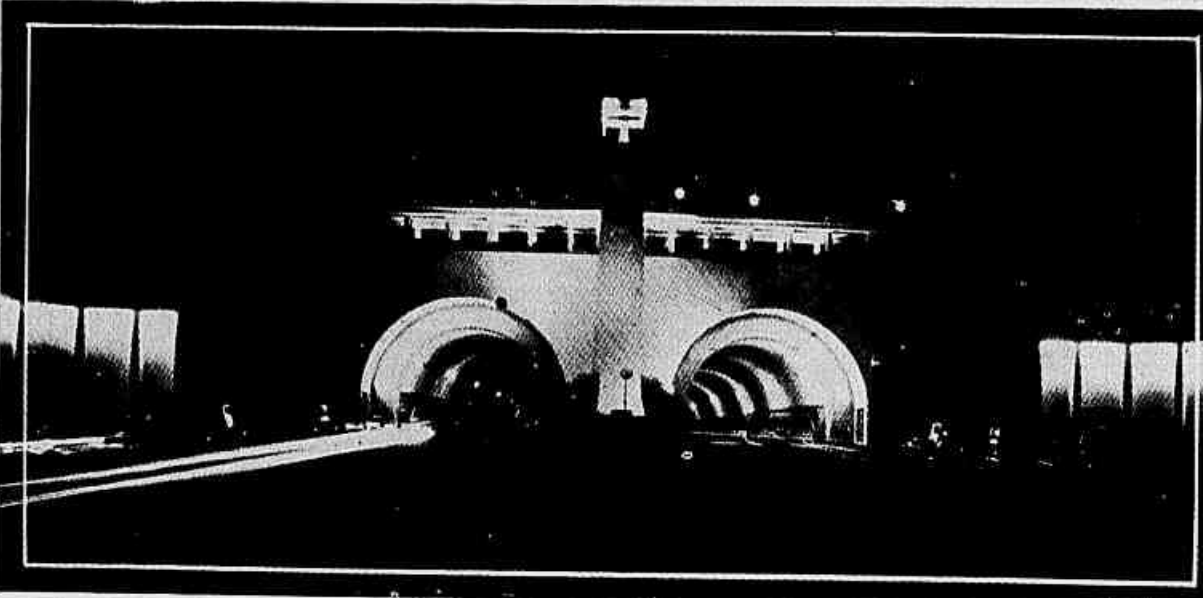


PARQUE ANHANGABAHU' — A sala de visitas da cidade acaba de ser completamente remodelada, em vista das modernas necessidades de tráfego. O viaduto do Chá, á direita, foi reconstruído e alargado para 25 metros. O edificio á esquerda, que ainda barra a passagem e a perspectiva do Parque, é a Delegacia Fiscal cuja remoção se anuncia próxima.



AVENIDA SÃO JOÃO — Trecho inicial, onde se vê a concavidade do vale do Anhangabá, aí transposto em nível, ao contrário das duas outras transposições vizinhas, que o são por meio de viadutos. Esta extremidade da artéria ficará rematada por um grupo de grandes edifícios (prédios Martineli, Bancos do Brasil e do Estado), que, só os três, somarão 90 andares. Na extremidade oposta, a Prefeitura está completando o alargamento da avenida mediante a expropriação dos últimos quarteirões.

PRAÇA DO PATRIARCA — Foi totalmente remodelada. No primeiro plano aparece a "marquise", que protege a entrada para os vastos salões subterrâneos. Estes, que se estendem parte sob a praça, parte sob as cabeceiras do viaduto, distribuem-se por três andares e destinam-se às exposições de arte (salão Almeida Junior), estação de ônibus, garage, lojas, compartimentos sanitários, etc.



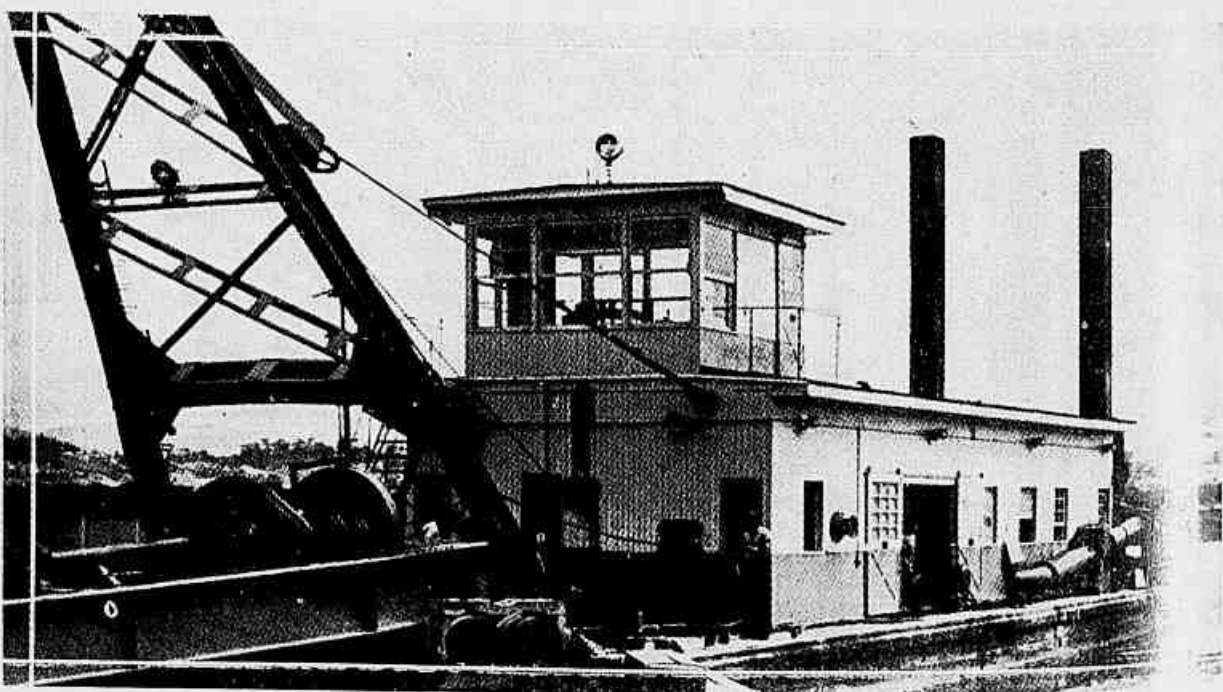
TUNEL DO TRIANON — Topografia noturna do Portal Norte. O majestoso portal compreende duas pontes laterais e é todo iluminado por luz indireta. A iluminação interna é feita por lâmpadas embutidas, a cada 6 ms., no intradorso da abóbada, e reguladas por células foto-elétricas externas, de acordo com a luminosidade ambiente.



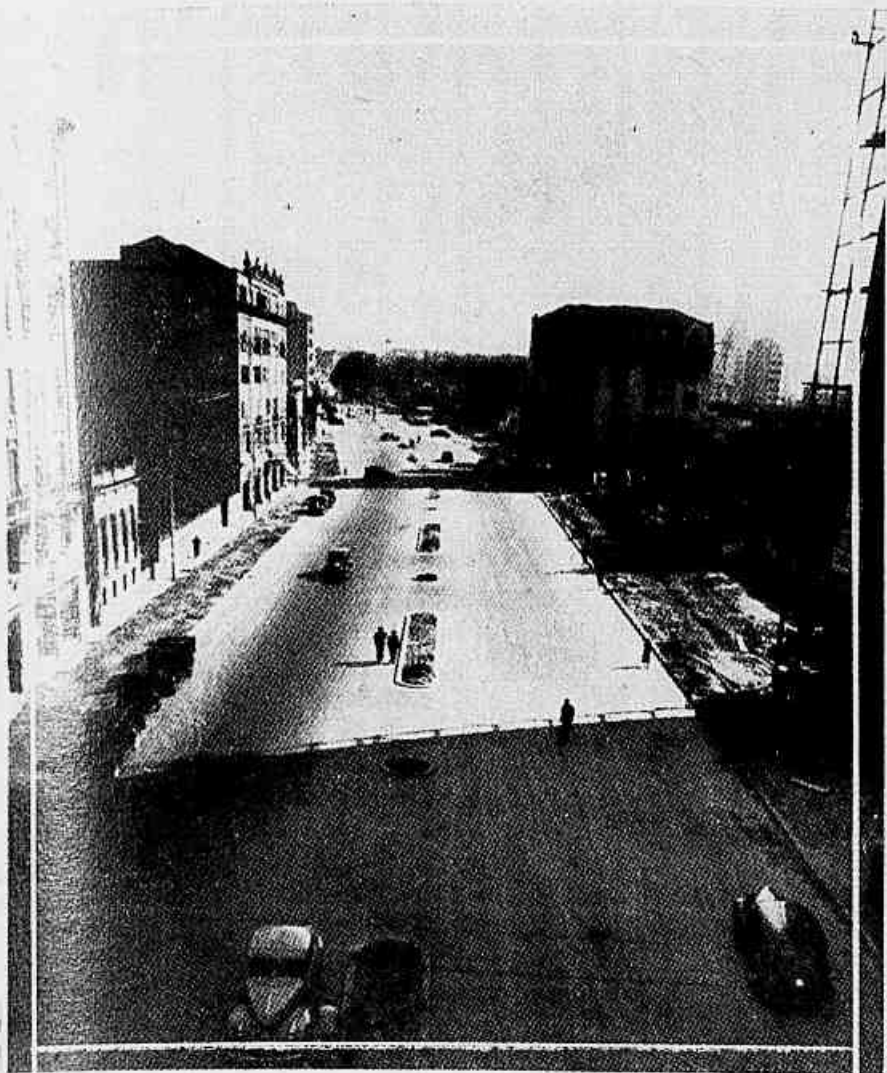
TUNEL DO TRIANON — A fotografia reproduz o Portal Norte do Tunnel, assim como as rampas e jardins que o circundam. O Tunnel é duplo, medindo 460 ms. de comprimento por 9.50 ms. de largura cada via. Passa sob quatro ruas, 30 ms. abaixo da avenida Paulista. Ele liga os dois trechos da avenida Nove de Julho e veio facilitar extraordinariamente as comunicações com o Jardim América e outros bairros residenciais do vale de Pinheiros. A perfuração, através de camadas argilosas empapadas e movediças, foi trabalhosa.



A NOVA PONTE GRANDE, batizada "Ponte das Bandeiras", cuja estaca inaugural foi batida pelo Presidente da República, por ocasião de uma de suas últimas visitas à Capital paulista. Mede 120 ms. de comprimento e 33ms. de largura. O edifício principal, figurado na maquete, é a futura "estação ferroviária unificada", cuja possibilidade está sendo preservada na execução da canalização do rio, mediante a reserva das áreas necessárias. A ponte fica no centro duma grande praça de 240x500 ms., no eixo da avenida Tiradentes que, com larguras variáveis entre 45 e 100 ms., conduzirá até ao centro urbano.



OBRAS DE CANALIZAÇÃO DO TIETÊ — A grande draga de sucção e recalque, que executa a terraplenagem no trecho médio do rio. A canalização da histórica via das bandeiras, reduzirá o seu curso urbano de 47 a 27 quilômetros. O canal mede 60 a 90 ms. de largura e será ladeado por avenidas, ferrovias e parques esportivos. A canalização, cujo orçamento total excede 100 mil contos, terá imenso alcance urbanístico, econômico e sanitário.



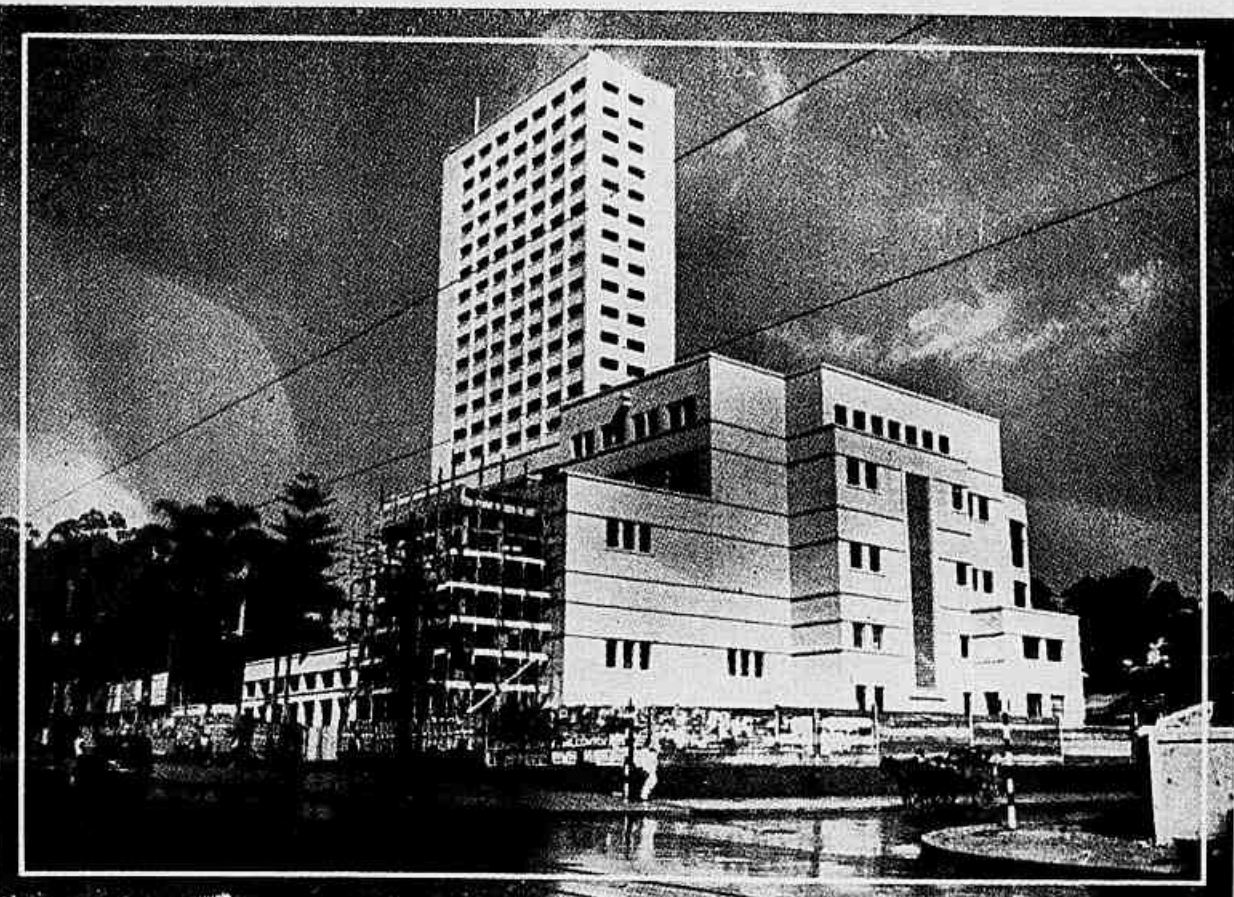
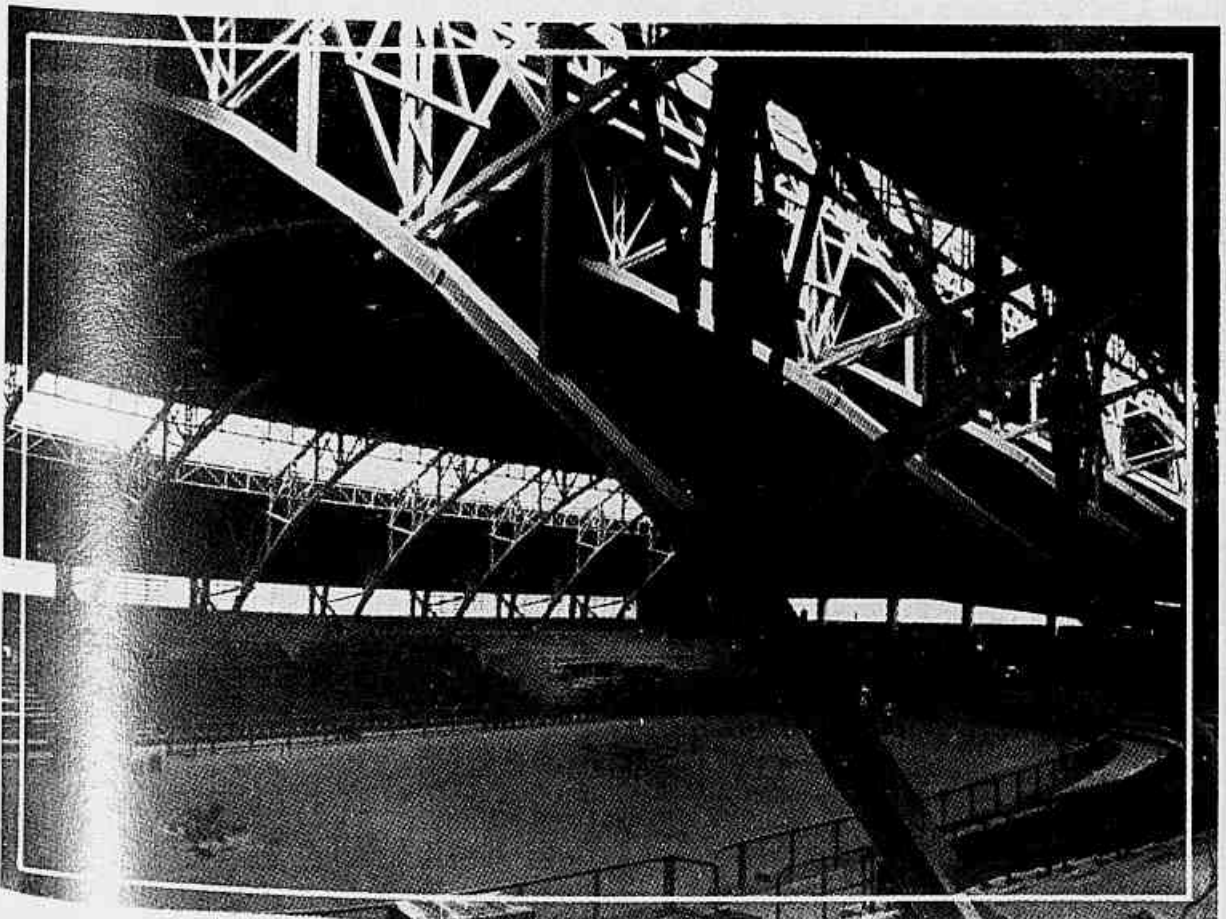
AVENIDA IPIRANGA — Trecho inicial do chamado Perímetro de Irradiação, destinado a envolver e descongestionar o centro. A Avenida Ipiranga, aberta e concluída em 2 anos, mede 37 ms. de largura e 1.400 ms. de comprimento. O Perímetro completo medirá 30 a 44 ms. de largura, 1.400 ms. de diâmetro e está sendo ativamente atacado noutros pontos. Ele compreenderá, no seu percurso, três novos viadutos e três pontes menores.

RUA VIEIRA DE CARVALHO — recentemente alargada e ligada à Avenida São João. A fotografia mostra dois belos exemplares vegetais, remanescentes do quintal dum velha mansão desapropriada, exemplares que foram cuidadosamente preservados e conservados num dos refúgios da artéria.



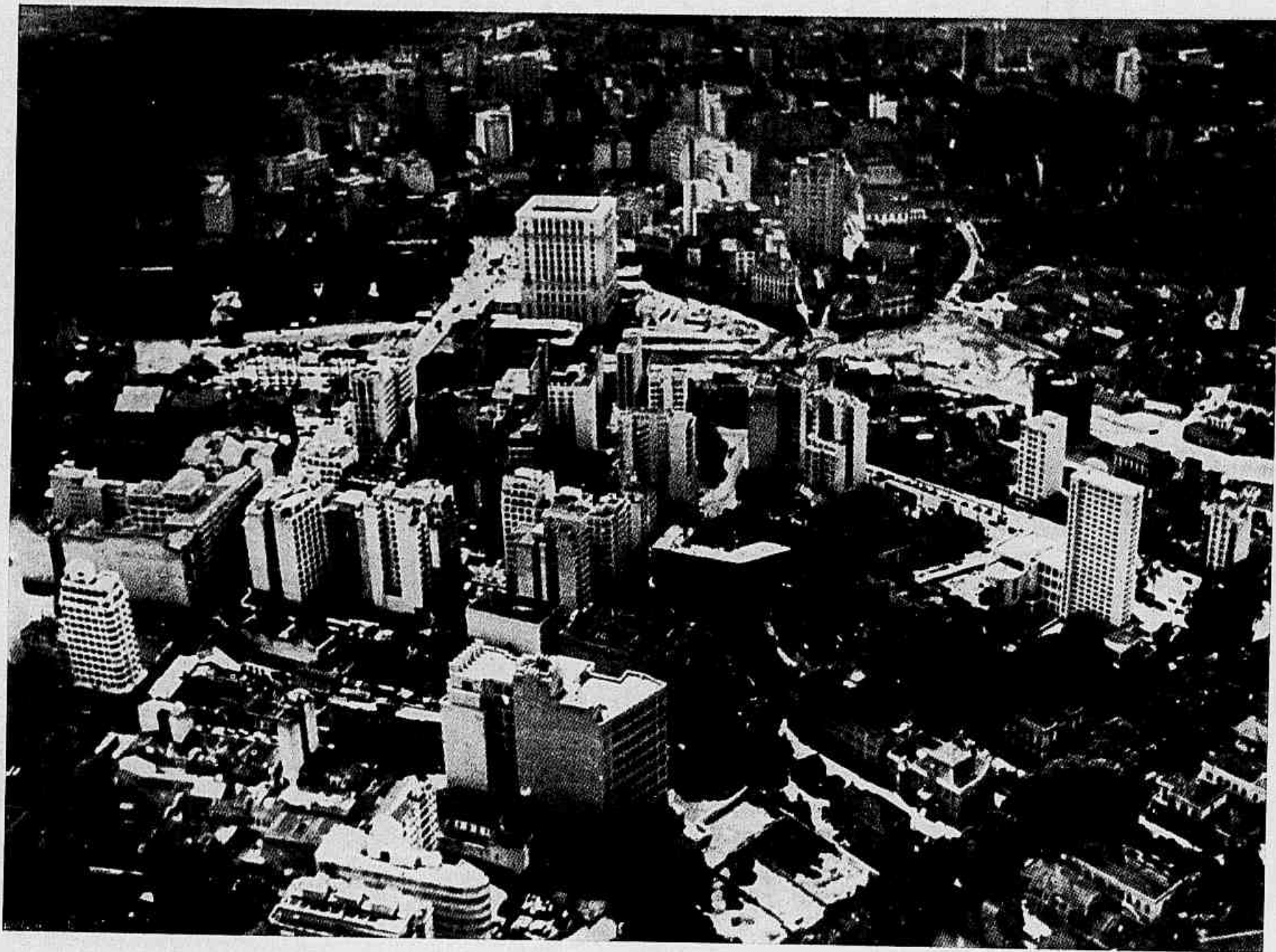
RUA XAVIER DE TOLEDO — Recentemente foram alargadas ou concluídas diversas ruas centrais, que constituem ligações importantes para o tráfego. Entre elas as ruas Xavier de Toledo, Benjamin Constant, Wenceslau Braz, Andradas, etc.

ESTADIO MUNICIPAL — Vista interna, mostrando as arribancadas. O Estádio, além da arribancada e do campo, compreende um grande Ginásium, pavilhão de tennis, piscina olímpica e numerosas instalações para esgrima, recepção, vestiários, administração, restaurantes, bars, etc.



ESTADIO MUNICIPAL — Salão do ginásium, medindo internamente 42x60 ms. Sua capacidade é de 3.200 espectadores para bola ao cesto e 4.900 para box. O Ginásium dispõe ainda de sala de dança, bars, salas de descanso, vestiários, etc.

BIBLIOTECA MUNICIPAL — Ocupa uma área ajardinada de quase 10.000 ms. 2, em ponto muito acessível. Contém grande salão de leitura, salas de senhoras, sala de empréstimos, sala de catálogos, sala de revistas, sala de raridades, mapotecas, salas de conferências, de reunião, aula, numerosos gabinetes de estudo particular, tipografia etc. A torre dispõe de 22 andares, destinados a depósitos de livros, e é servida por elevadores e monta-cargas especiais. Os salões principais têm ar condicionado. Os terraços estão dispostos de modo a servirem também como locais de leitura.



Vista aérea de um trecho central de São Paulo.

São Paulo

SÃO PAULO foi fundada, primeiro, por Martim Afonso de Souza, em 1553, com o nome de Piratininga. Esta povoação, contudo, desapareceu logo que uma missão de 13 jesuítas, da qual fazia parte o padre José de Anchieta, galgou a áspera serra do mar e fundou humilde colégio para catequese dos índios mansos, numa colina que se situava entre os rios Tamanduaté e Anhangabaú, junto à aldeia indígena do cacique Tibiriçá. Auxiliados por este, conseguiram os inicianos manter-se no lugar onde, a 25 de Janeiro de 1554, resaram a primeira missa no planalto. Essa data deu início à nova povoação que passou a chamar-se S. Paulo do Campo de Piratininga. O novo povoado passou a sofrer, então, contínuos e furiosos ataques dos índios "Carijós", por mais de quarenta anos, tendo estado várias vezes na iminência de ser arrasado. Esses assaltos e morticínios só cessaram no início do século XVII, quando os paulistas, em represália, se organizaram em "bandeiras" para, por sua vez, atacar e escravizar os índios. Em 1560 alcançou foros de vila e, em 1681, passou a ser sede do governo da Capitania que, até então, se situava em S. Vicente e, em 1711, passou a ser cidade.

S. Paulo tem serviços de luz, água e esgotos. O primeiro é particular. O segundo e o terceiro são oficiais, ambos realizados pelo Estado. O serviço de iluminação pública começou em data ainda incerta, com alguns combustores servidos de azeite. Em 1842 esse serviço foi reformado, tendo o governo feito contrato com Manoel Joaquim Esperidião, que inaugurou os seus lampêdes, ainda de azeite, no dia 27 de Setembro desse ano. Cinco anos depois, em 1847, fez o governo contrato com Afonso Milliet para o serviço de iluminação da capital, obrigando-se este a instalar 160 lampêdes fornecidos de gás hidrogênio líquido. Este gênero de iluminação que, aliás, não provou bem, foi até 1861, quando se fez novo contrato com Camilo Borroul, que propôs fornecer luz por um novo sistema, a azeite rezinoso flogênico em 205 lampêdes públicas. Este processo parece que foi pior, pois durou apenas dois anos. Em 26 de Dezembro de 1863, novo contrato, desta vez com José Dulton e Francisco Taques Alvim, para fornecimento de luz a querosene. Em 10 de Março de 1870 foi inaugurada a iluminação a gás, com 550 lampêdes, a qual veio até nossos dias. Mesmo depois de 1902, quando iniciada a iluminação elétrica da cidade, os românticos combustores a gás continuaram. Os últimos só desapareceram durante a administração Fábio Prado. Hoje, a cidade é inteiramente iluminada a eletricidade, não deixando de ser interessante divulgar os seguintes informes: no município de São Paulo existem cerca de 21.000 fo-

cos de luz de iluminação pública, sendo que existem na capital 200.000 ligações de luz elétrica.

O fornecimento de água é atribuição da Repartição de Águas e Esgotos, departamento da Secretaria da Viação. E' oriundo de três grandes represas: da Cantareira, Cabuçú e Santo Amaro, sendo que a água é submetida a um tratamento pelo cloro, de modo a imunizá-la de quaisquer germes. Dada a extensão, complexidade e desenvolvimento desses serviços, o governo do Estado vai desligar a Repartição de Águas e Esgotos da Secretaria da Viação, tornando-a autônoma e, portanto, mais eficiente.

Os serviços de viação da capital são feitos por meio de bondes e auto-ônibus, ambos de exploração particular. Primitivamente, os transportes eram feitos por meio de bondinhos puxados por burros, que começaram a circular em 1872 e duraram mais de trinta anos.

Em 1900, começaram a correr na cidade os primeiros bondes elétricos, sendo que, durante o ano de 1902, havia em tráfego 24 linhas, com 57 bondes. Hoje, há em serviço 500 bondes, abertos e fechados. Durante o ano passado os bondes transportaram 336 milhões de passageiros.

Os ônibus começaram a trafegar em 1925, durante um período de seca, que assolou S. Paulo e que, tendo prejudicado seriamente o fornecimento de energia elétrica, desorganizou o serviço de bondes. Surgiram, então, os primeiros ônibus que acostumaram a população e que, por isso, foram aumentando ano a ano. Hoje, existem em S. Paulo 90 linhas (fora as inter-municipais) exploradas por 37 empresas particulares. A linha da Lapa mantém em tráfego 96 ônibus. Hoje, percorrem a cidade mais de 3.000 ônibus.

Os períodos de crescimento da cidade de S. Paulo não podem ser definidos, pois esse crescimento é contínuo. Podem-se citar, apenas, os períodos em que esse crescimento sofreu colapsos e que foram: após a *débacle* do café em 1929 e a revolução de 1930, e um período menor após a revolução de 1932. Fora disso, a cidade tem crescido dia a dia, incessantemente, podendo-se afirmar que S. Paulo é a cidade que cresce mais rapidamente em todo o mundo, em área e em população. Los Angeles, tida

como índice nesse sentido, teve, de 1930 a 1940, um aumento de 31 %. Pois, S. Paulo, no mesmo período, contrapoz espantoso coeficiente: 55 %. A população paulista aumenta vertiginosamente, superando os índices de crescimento de Nova York, Chicago, Filadélfia, Buenos Aires, Rio de Janeiro, Detroit e Los Angeles.

Quanto ao crescimento da cidade, em área e em construções, é intensíssimo, bastando recordar que a construção de edifícios continua a processar-se na base de 3 casas por hora. Outro índice do seu extraordinário crescimento é este: a área construída de S. Paulo, comparada com a do Rio, é impressionante. Em 1940, por exemplo, a área construída do Rio era de 810.068, enquanto a de S. Paulo alcançava a cifra surpreendente de 1.682.061!

Os períodos de transformação da cidade são do começo deste século. Podem citar-se, como os mais marcantes, o do governo Rodrigues Alves e os dos prefeitos Barão de Duprat em 1912, Pires do Rio em 1928, Fábio Prado até 1937 e o atual Prestes Maia. O sr. Pires do Rio realizou algumas obras interessantes, tendo cuidado muito do calçamento da cidade e feito organizar um grandioso plano de refor-

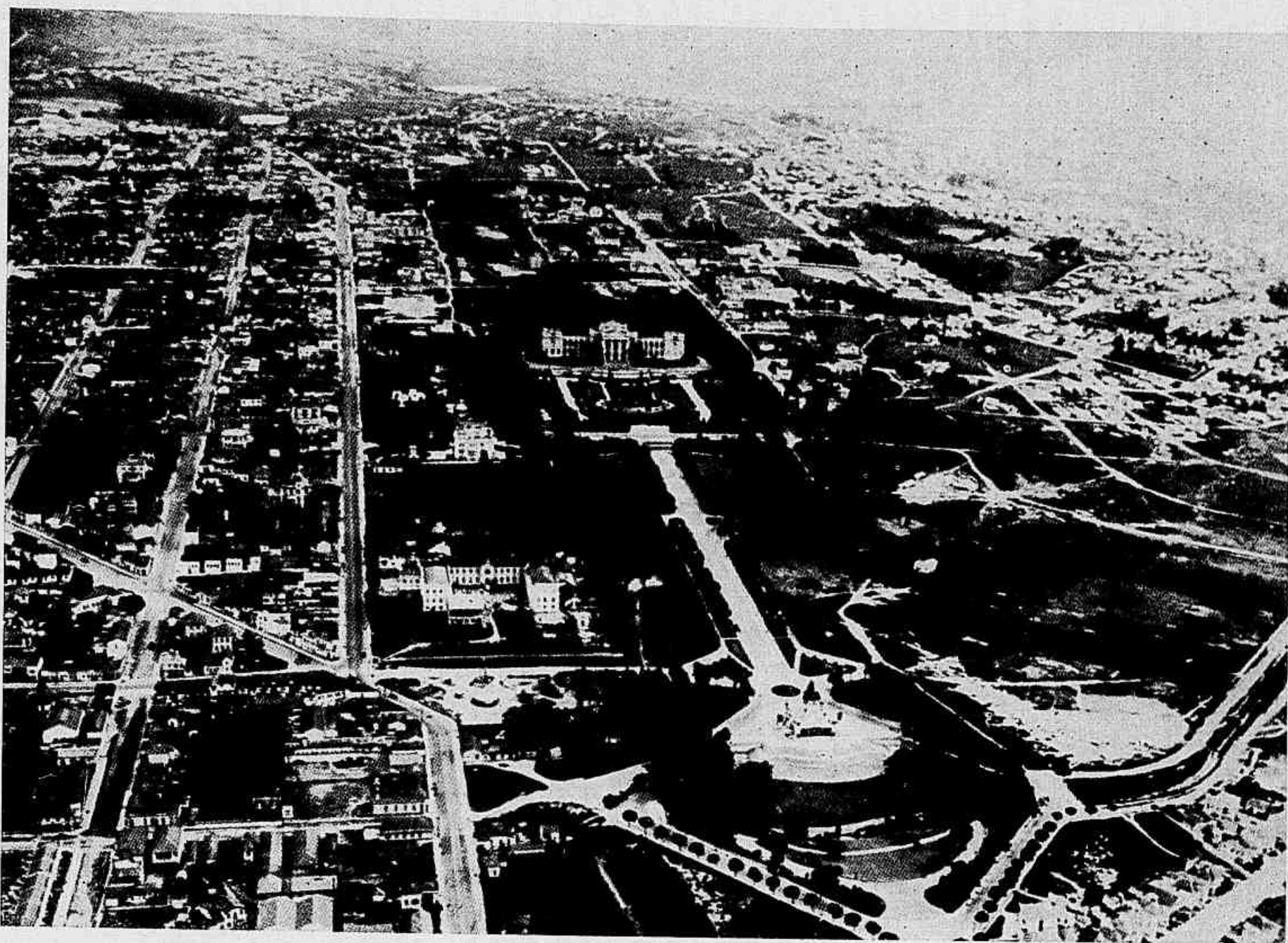


Uma pequena parcela de São Paulo industrial.

da Paulicéa pelo urbanista Prestes Maia. Não chegou a pô-lo em prática devido à revolução de 1930. O sr. Fábio Prado realizou uma administraçãoável em todos os sentidos, tendo sido um grande transformador da velha cidade. E, ultimamente, a cidade está sendo submetida a uma reforma urbanística de grande estilo pelo prefeito Prestes Maia. O prefeito Antônio Prado, entre outras obras menores, retificou a rua 15, abriu a praça que hoje tem o seu nome, deu início à construção do Teatro Municipal, etc. O barão de Duprat alargou a rua Conceição, demoliu o velho largo da Sé, transformando-o na praça imensa de hoje e inaugurou a grande avenida S. João. O governo de Rodrigues Alves, por conta do Estado, alargou a via S. José, transformando-a na atual rua Libero Badaró. O prefeito Washington Luís, sem o menor gasto para os cofres públicos, mas apenas cedendo sobras de terrenos a uma Companhia, promoveu o alérra da imensa várzea do Carmo, transformando-a no belíssimo parque Pedro II. O sr. Pires do Rio pavimentou uma grande área da cidade e procedeu ao alargamento da ladeira do Carmo, tendo feito organizar, pelo urbanista Prestes Maia, um grande plano de reforma da cidade, que não pôde realizar. O sr. Fábio Prado deu início a obras de grande vulto entre as quais o Estádio Municipal, o novo viaduto do Chá, os viadutos Major Quedinho e Martinho Prado, a avenida 9 de Julho, o túnel, a biblioteca municipal, a avenida Ipiranga. Todas essas obras foram ou estão sendo concluídas pelo atual prefeito. Este, o conhecido urbanista Prestes Maia, está realizando uma administração dinâmica, e todos os melhoramentos urbanos em execução, alguns de alcance mais que municipal, estão sendo realizados com os próprios e exclusivos recursos da Prefeitura, e dentro do mais absoluto equilíbrio financeiro. O seu maior empreendimento é a grande avenida de Irradiação, cujo primeiro elo, a avenida Ipiranga, já se acha concluído, com 32 metros de largura e 1 1/2 quilômetro de extensão. A estreitíssima rua Vieira de Carvalho foi alargada, de 15 para 29 metros de largura e lindamente ajardinada. A rua S. Luiz, tão amada dos poetas, constitui o 2.º elo da avenida de Irradiação, conservando suas árvores floridas. A rua que passa atrás da Escola Normal foi alargada para 38 metros. Foi completado o alargamento das ruas Xavier Toledo, Benjamin Constant e Wenceslau Braz. A rua dos Andradas foi prolongada até a avenida Ipiranga. Prossegue o alargamento das ruas Conceição, Cons. Crispiniano. Inicia-se a abertura da praça onde se erguerá o majestoso Paço Municipal, com 15.000 contos de desapropriações. Terminou-se o prolongamento da rua Augusta. Continuam as demolições de prédios na avenida Luiz Antônio, ruas Jacaré, Santo Antônio e Maria Paula. A ladeira do Carmo está sendo alargada para 44 metros. No Piques foram demolidos 40 prédios e está sendo concluída ali uma grande praça circular. A remodelação do parque Anhangabaú está quase concluída, dependendo apenas da autorização do Ministério da Fazenda para ser demolido o grande prédio da Delegacia Fiscal. A avenida 9 de Julho e o túnel do Trianon já foram entregues ao tráfego público. Foram abertas, ou ajardinadas, as praças Fernando Prestes, Cornélia, Rudge, Alvaro Ramos. Foi iniciada a demolição dos morros ao redor e em frente ao Estádio, para abertura de uma praça de 500 metros de comprimento, tendo as desapropriações se elevado a quase 2.500 contos. Foi concluído o túnel de pedestres da avenida Rangel Pestana. Concluído, também, o grande túnel, com lojas e salões, sob a praça Patriarca. Está em conclusão o outro, sob a praça Ramos de Azevedo. Foram concluídos mais 2 "Play-grounds". Mais de cem quilômetros de ruas novas receberam iluminação. Algumas estradas de rodagem também receberam iluminação, como as de Tremembé e Butantan. Tudo isso, sem citar obras de menor vulto.

Quanto às realizações urbanísticas projetadas ou já em andamento, convém citar os 5 novos viadutos da rua Jacaré, da rua Rodrigo Silva e da avenida Pacaembu; a Ponte Grande; o trabalho ciclópico da canalização do Tieté, cuja primeira parte está terminada; o gigantesco edifício do Paço Municipal; a avenida Itororó, com os túneis e viadutos correspondentes; uma nova avenida no Braz; mais dois parques infantis; mais duas bibliotecas de bairro e abertura do túnel S. Bento, sob a colina central da cidade.

A capital paulista, considerada como a mais industrial da América Latina, possui perto de 4.000 fábricas, com um capital de mais de 1.500.000.000\$000, e uma produção de quase dois milhões de contos anuais. A capital possui 5 viadutos, estando mais três em construção e outros três em projeto.



Ipiranga — um dos lindos trechos de São Paulo.

Possue 12 bibliotecas — entre as quais uma infantil e uma circulante — salientando-se a Biblioteca Municipal com mais de 50.000 volumes.

Tem 10 estações de rádio e mais de 70 cinemas e teatros.

Possue uma Universidade, de que fazem parte a Faculdade de Direito, Faculdade de Medicina, Escola de Engenharia, Instituto de Educação, Faculdade de Medicina Veterinária, Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, Faculdade de Farmácia e Odontologia, Instituto de Ciências Econômicas e Comerciais, e Escola de Belas Artes. Existem na capital, ainda, uma Escola de Sociologia e Política e um Conservatório Dramático e Musical, um Liceu de Artes e Ofícios e duas Escolas Profissionais.

MARIO CUNHA & R. LUNA LT.ª

ENGENHEIROS CONSTRUTORES

AV. RIO BRANCO, 109, -- 3.º

RIO DE JANEIRO

Tels. : Escritório -- 23-5526

Gerencia -- 43-8712

Possue organizações científicas: Instituto Butantan, para imunização contra a peçonha de animais e insetos venenosos; Instituto Pasteur, de profilaxia da raiva; Instituto Biológico, para a defesa sanitária animal e vegetal do Estado; Instituto Eletrotécnico; Instituto de Higiene, para pesquisas de interesse sanitário; Instituto de Pesquisas Tecnológicas, para pesquisas que possam interessar as indústrias e as construções; Instituto Bacteriológico; Instituto Astronômico e Geofísico; Museu de Arqueologia, História e Etnografia; Serviço Florestal; Museu de Belas Artes; Instituto Histórico e Geográfico; Sociedade de Numismática; Instituto Genealógico; além de dezenas de associações culturais.

Possue, também, uma Discoteca e uma Filmoteca municipais.

SERRARIA

END. TELEGRAFICO "VEIGA"

VEIGA & COMP.

MADEIRAS E MATERIAIS PARA CONSTRUÇÕES

R. Silvino Montenegro, 7

(Fim da R. Sacadura Cabral)

Telefs. 43 - 1070 e 43 - 1072

RIO DE JANEIRO



Deteto parcial de S. Paulo, vendo-se o Viaduto do Chá e a nova Avenida construída onde era o Parque Anhangabaú.

FUNDAÇÕES

ESTACAS FRANKI

RUA MARCONI N.º 48 - 7.º ANDAR
SÃO PAULO

CONCRETO, ALVENARIA E REVESTIMENTO

FRANCISCO CAMILLO

RUA BANDEIRANTE N.º 289
TEL. 4-3012 - SÃO PAULO

ENCANAMENTOS

JOÃO BORGIANI

AV. LINS DE VASCONCELLOS N.º 80
SÃO PAULO

ELETRICIDADE

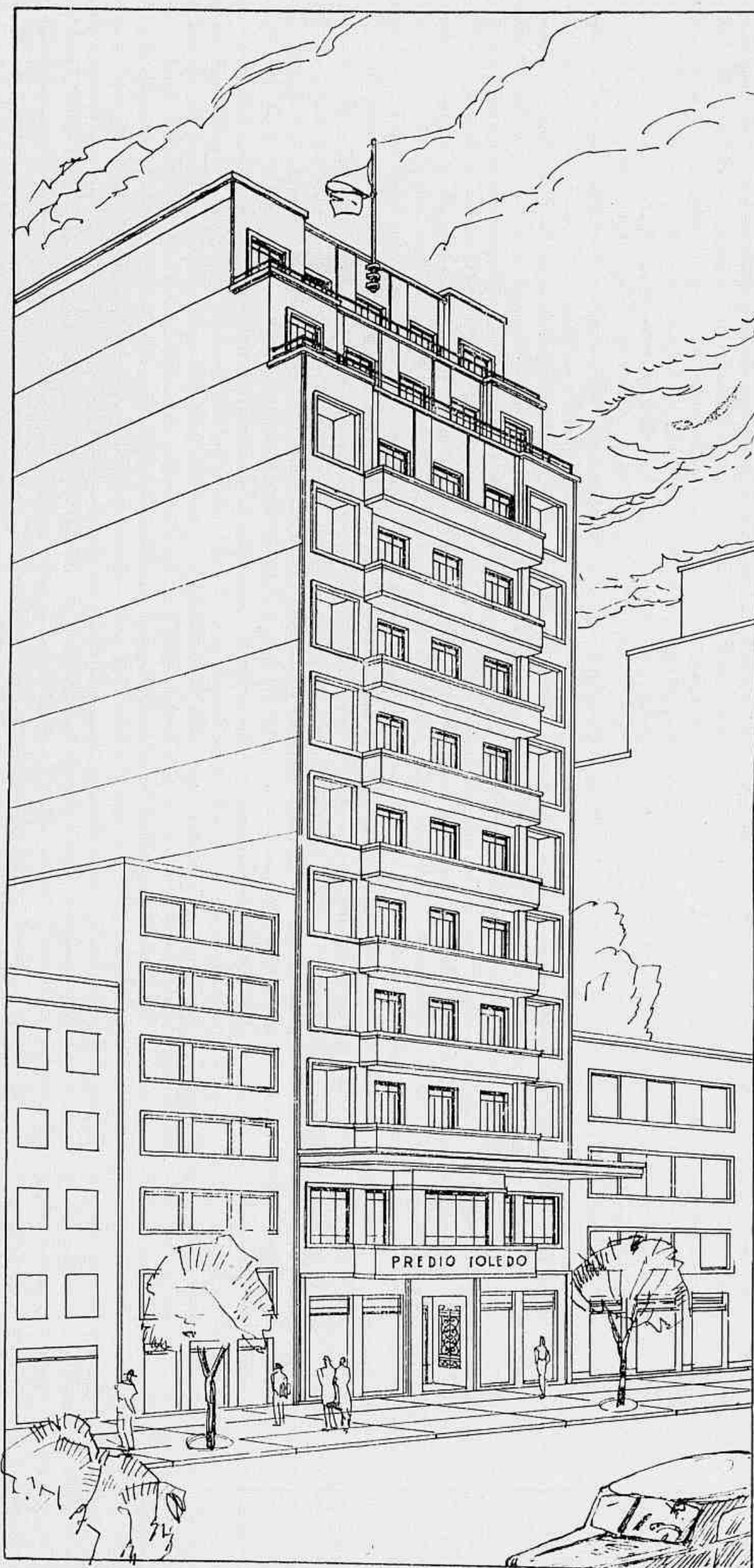
CASA B. SANT' ANA DE
ELETRICIDADE LTDA.

RUA DIREITA N.º 43 - CAIXA POS-
TAL, 1020 - END. TELEG. ELECTRO.
TELS. 2-2963 e 2-2779

PARQUETE

G. MONASTERO & CIA.

RUA MUNIZ DE SOUZA N.º 362 -
FUNDOS: SÃO PAULO



ESQUADRIAS

HENRIQUE VEGHIATI

RUA BENJAMIM DE OLIVEIRA N.º
60 - TEL. 2-0431 - SÃO PAULO

SERRALHEIRO

G. MOLICA & CIA.

RUA TOCANTINS N.º 77 - S. PAULO

APARELHOS DE ILUMINAÇÃO

PANMETAL LTDA.

RUA CONSOLAÇÃO N.º 332 - TEL.
4-8017 - SÃO PAULO

PINTURA

JACINTO FIGUEIRA

RUA MILLER N.º 614 - TEL. 2-5534
SÃO PAULO

LIMPEZA E RASPAGEM

SEBASTIÃO DOS SANTOS

PRAÇA DA SE' N.º 9 - TEL. 2-5534
SÃO PAULO

IMPERMEABILIZANTE M. G.

Na fachada, alicerces e terraços

MALFATTI & GIORGI

RUA DO BOSQUE N.º 206 - FUNDOS
SÃO PAULO

PRÉDIO TOLEDO

MOYA & Malfatti LTDA.

ARQUITETOS CONSTRUTORES, DIPL. E. B. A. SÃO PAULO
Rua Barão de Paranapiacaba, 25 - 4.º and. - Salas 8 e 9 - S. Paulo

Projeto e construção do edifício de apartamentos de pro-
priedade do Exmo. Snr. LINDOLFO SILVA TOLEDO
Rua das Palmeiras n.º 107 - S. Paulo



O sr. Getúlio Vargas, presidente da República, recebendo no palácio Rio Negro, em Petrópolis, a visita dos delegados ao Cong. de Urbanismo.

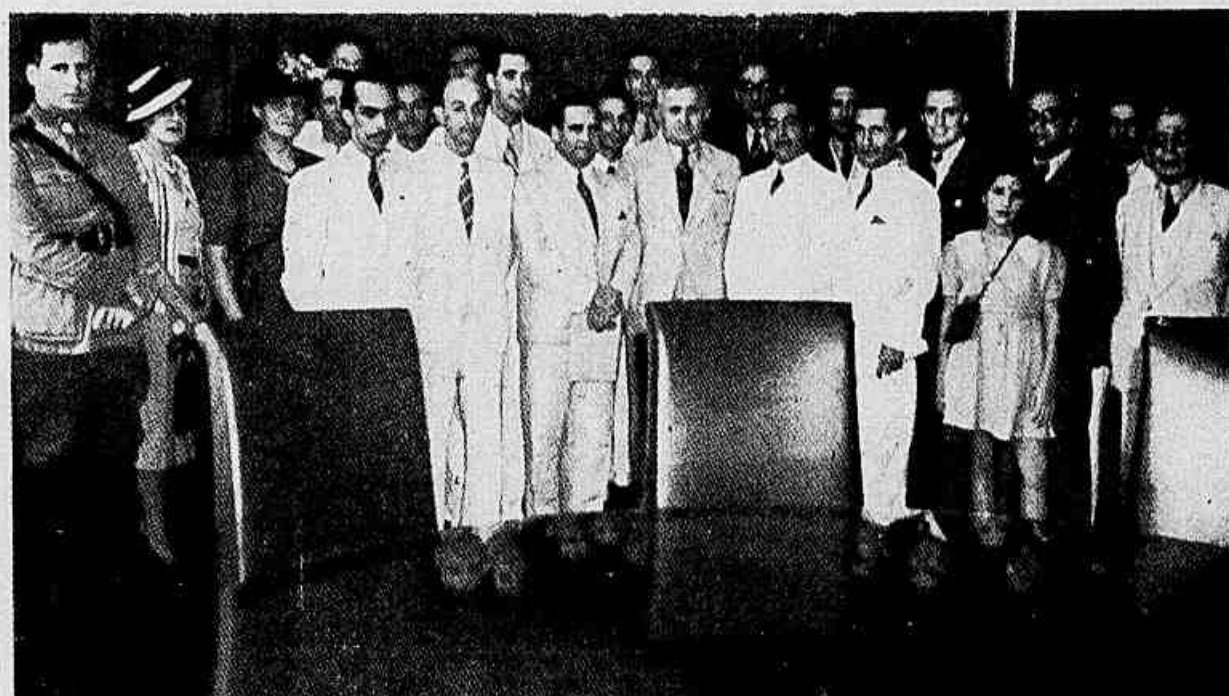
*Dias
28
e
29*



Instantâneo colhido em Petrópolis após o almoço oferecido aos participantes do I Congresso de Urbanismo pelo Prefeito da cidade.



Aspecto parcial da mesa do almoço oferecido pelo prefeito de Petrópolis.



A visita dos congressistas ao general Eurico Gaspar Dutra, ministro da Guerra.



CINE THEATRO OLINDA

Proprietario *VITAL RAMOS DE CASTRO*

Construído na Praça Saenz Pena, no anno de 1940, pela Companhia de Construções Ottino S/A.

Dimensões da sala aproximadamente: metros 28 x 65.

Comprimento da galeria principal: metros 50,00.

A sala em toda a sua superfície está absolutamente livre de pilares de sustentação, sendo a estrutura em concreto armado do forro e telhado constituído por arcos apoiados nos pilares da periferia.

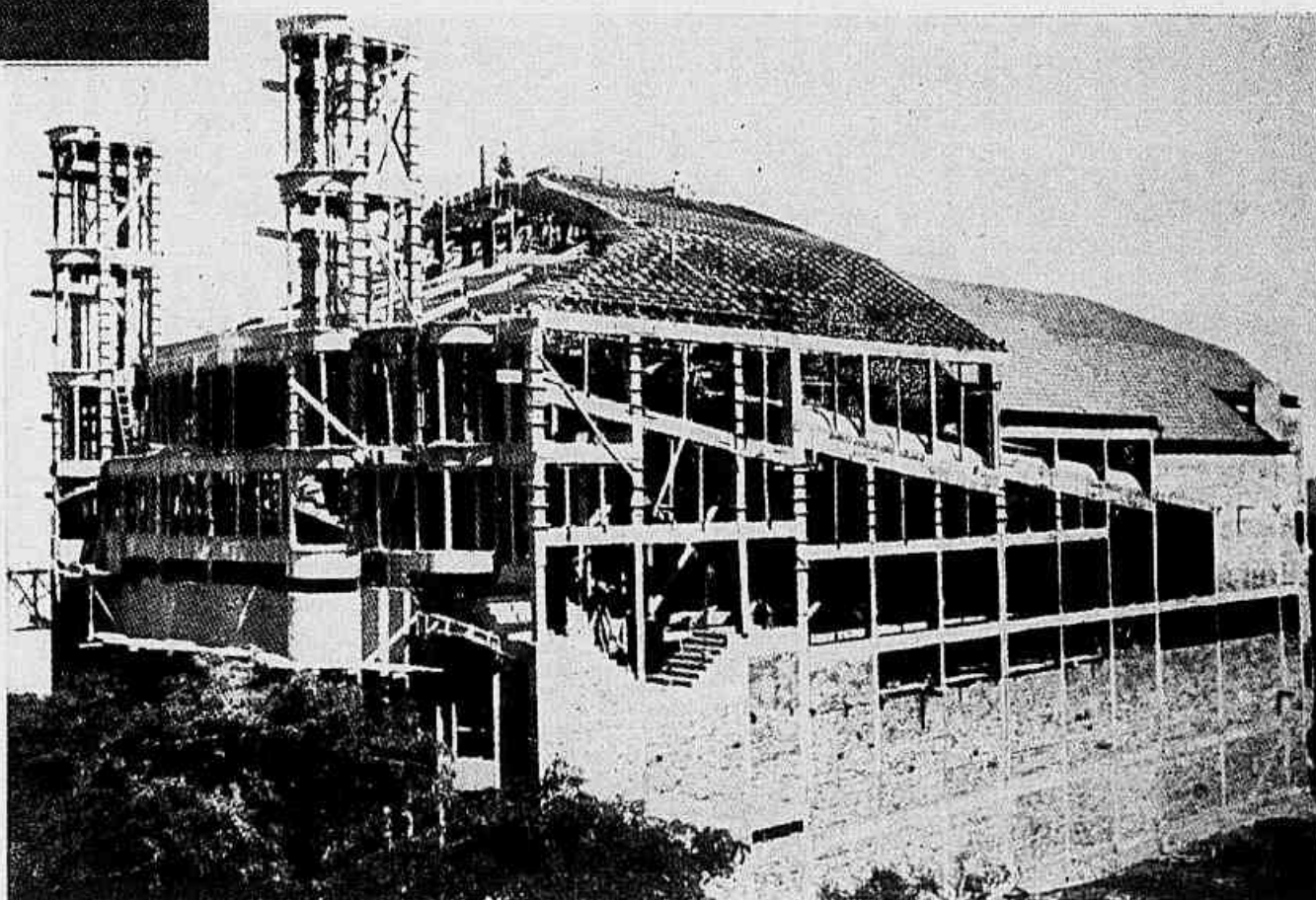
A sala de projeção do Cinema Olinda é talvez uma das maiores do Brasil: a sua capacidade é de cerca de 4.500 assentos.

CINEMA BABILONIA

Em construção á Rua Visconde de Pirajá (Ipanema).

A sala de projeção tem as dimensões de m. 30 x 40.

O Cinema Babilonia está projetado nos mesmos moldes do Cine Theatro Olinda. A sala um tanto mais larga e consideravelmente menos comprida. Tem porém uma grande galeria lateral. A sua arquitetura é absolutamente original. A estrutura em concreto armado como a do Olinda é sem duvida uma obra notavel.





Planta da cidade de Natal.

Cidade de Natal

EXPULSOS os franceses da Paraíba, fundada a cidade de Filipeia, o estuário do Potengi se constituiu o pouso dos intrusos traficantes. Urgia expulsá-los e o governador geral do Brasil, dom Francisco de Souza, ordenou ao capitão-mor de Pernambuco, Manoel de Mascarenhas Homem, que o fizesse, fundando um forte, ajudado pelo capitão mór da Paraíba, Feliciano Coelho. Em meados de Dezembro de 1597 Mascarenhas Homem já se encontrava em Natal e, em 6 de Janeiro de 1598, o forte foi construído denominado "Reis Magos", á entrada do Potengi.

Apenas em Junho de 1599 conseguiram as pazes solenes e oficiais com os indígenas potiguares, graças aos esforços dos jesuitas catequisadores; pazes tomadas em "termo", assinados pelas autoridades reais, supremas, em Paraíba. Foi possível a segunda parte do programa: — a fundação de uma cidade. Esta se fundou no dia do Natal de 1599, num chão elevado e firme, que é a atual Praça André de Albuquerque.

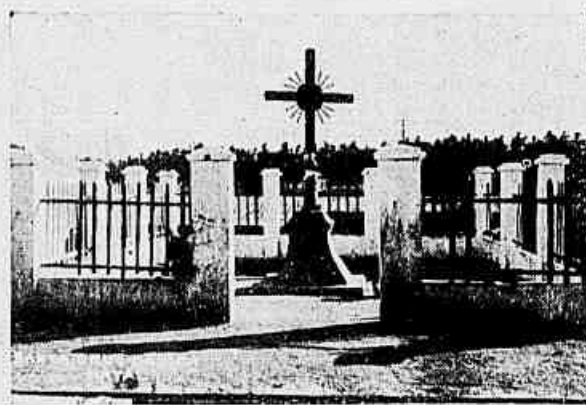
A cidade se dividiu, depressa, em dois núcleos cujas denominações se mantêm através dos séculos: — Cidade e Ribeira. Esta ultima reunia os armazens de palha, o comércio de pau brasil, os rudimentos de exportação naquele tempo em que o Brasil amanhecia...

♦ ♦ ♦

A cidade do Natal é provida de luz, água e saneamento. O serviço de iluminação é particular, e os de água e saneamento, do Governo Estadual, sob a direção da Repartição de Saneamento do Natal.

O serviço de luz elétrica data de 1910. O abastecimento de água encanada em Natal data de 1890. O Saneamento, executado e explorado pelo Governo do Estado, foi inaugurado em 13 de Maio de 1939.

O crescimento e transformação da cidade, datam de 1929, quando superintendia o Município o Engenheiro Omar O'Grady. Nesse ano foi aprovado pela edilidade um Plano de Sistematização da Cidade, cujo projeto foi executado pelo



Marco da fundação da cidade de Natal.

arquiteto Giacomo Palumbo, e cujos trabalhos mereceram muitos elogios. A Prefeitura o vem executando de acordo com as suas condições financeiras.

De 1930 em diante foi sempre se modificando a cidade do Natal, intensificando-se a construção e os serviços públicos de 1935 em diante, na administração do engenheiro Gentil Ferreira de Souza.

As principais iniciativas urbanistas do momento, consistem em dotar a cidade de calçamentos a paralelepípedos cuja área já calçada nos últimos cinco anos atinge 85.500 metros quadrados; reforma de todos os jardins e squares de acordo com a técnica moderna; fiscalização nas novas construções, inclusive censura das fachadas dos prédios a serem construídos; construção de um novo Matadouro Modelo e reconstrução de praças da cidade; construção das Praças Pedro Velho, com dois campos de Esportes e um play ground, Carlos Gomes e Pedro II.

A cidade, localizada á margem direita do rio Potengi — ou rio Grande do Norte — foi dotada em 1933 de excelente cais do porto, realização que incrementou de modo notável o surto de progresso da capital potiguar. Sua posição, no nordeste do país, tornou-a um quase pouso obrigatório de aviões que atravessavam o Atlântico em demanda da América do Sul, e isso concorreu, de certo modo, para uma rápida transformação da cidade que, de então para cá, vem acusando uma extraordinária progressão no seu âmbito pequeno e alegre.

Grandes tem sido as transformações que a cidade de Natal experimentou e continua a apresentar de 1929 para cá, modernizando-se no traçado e nas edificações, que até então se revestiam de enorme modestia. Bem diferente do que era, Natal hoje tem graça e beleza próprias, derramadas nos seus interessantes acidentes topográficos, capazes, na evolução que se vem observando, de pô-la na situação de uma das mais sugestivas capitais do nordeste pátrio.



Vista panorâmica, parcial de Florianópolis. Vê-se a ponte Hercílio Luz, que liga a ilha de Santa Catarina ao continente.



Florianópolis

A capital do Estado de Santa Catarina está edificada na parte ocidental da ilha do mesmo nome, outrora chamada dos Patos, e que é a Juriré-Mirim dos indígenas, que Juan de Solis descobrira e Caboto visitou em 1526. Da ilha tomou posse Alvaro Nuñez Cabeça de Vaca, em 1540; mas só em época imprecisa, entre os anos de 1651 e 1675 foi iniciada a colonização pelo bandeirante paulista Francisco Dias Velho Monteiro, que aí se estabeleceu com sua família.

O núcleo formado recebeu o nome de Nossa Senhora do Desterro. Foi vila em 1726, instalada pelo ouvidor de Paranaguá, Antônio Laines Peixoto. Foi cidade em 20 de Março de 1823, quando o Imperador D. Pedro I elevou a essa categoria todas as capitais do Brasil que ainda não a tivessem. A cidade chegou à República com o simples nome de Desterro, mudado para o de Florianópolis em 1894, em honra do marechal Floriano Peixoto.

Cidade pitoresca, construída em anfiteatro, Florianópolis conserva bastante a feição primitiva que aliás predomina no centro comercial, conhecido por cidade antiga, do qual difere um pouco a Praia de Fôra, que é a cidade nova.

A ilha de Santa Catarina foi ligada ao continente pela ponte Hercílio Luz, tendo este grande melhoramento concorrido bastante para que a capital adquirisse nova vitalidade.

Florianópolis é uma das três capitais insulares do Brasil. Enfeitam-na várias praças ajardinadas, com monumentos que recordam figuras catarinenses ilustres.

Os períodos de maior crescimento e transformação da cidade foram verificados nos anos de 1919 a 1923 e de 1935 até a presente data, destacando-se como ápice os anos de 1937 a 1940.

As administrações em que se realizaram esses crescimentos e transformações foram as dos prefeitos Mauro Ramos (Julho de 1937 a Dezembro de 1940), Olívio José de Amorim (1935-1937), a do atual titular Rogério Vieira e a do governador Hercílio Luz (1919-1923). Destaca-se também a administração do Prefeito José da Costa Moellmann pelas reformas do aparelhamento administrativo da Prefeitura.

As principais iniciativas urbanísticas realizadas foram as seguintes: prédio da Prefeitura Municipal; Avenida Mauro Ramos, com mais de 2 quilômetros de extensão e 20 metros de largura; alargamento e prolongamento das ruas Felipe Schmidt e da Avenida Rio Branco; alargamento da rua Sete de Setembro; construção dos jardins do Largo Fagundes e Praça Dias Velho; ponte de cimento para desembarque de passageiros na Praça Lauro Muller; calçamento a paralelepípedos das avenidas Trompowski e Hercílio Luz, ruas Bocaiuva, Vidal Ramos, Nereu Ramos, Largos Fagundes e da Alfândega, Praça Etelvina Luz, ruas Blumenau, Alves de Brito, Praça Benjamim Constant e parte das ruas Felipe Schmidt e Deodoro. Essas obras abrangeram uma área de 34.016,75 metros quadrados.

As obras projetadas são as que se seguem: uma avenida com 1.700 metros de comprimento e 25 de largura, ligando diretamente o centro da cidade com o bairro da Praia de Fôra; uma avenida de Contorno em prolongamento da Avenida Mauro Ramos, ligando o bairro de São Luís ao de Agrônômica, com o alargamento de diversas ruas e abertura de um novo trecho; abertura de diversas ruas e prolongamento de outras na parte central da cidade; calçamento a paralelepípedos de várias vias públicas na mesma zona acima mencionada.

A cidade é iluminada a eletricidade, com rede domiciliar e urbana, sendo o serviço explorado pelo Estado. Também o Estado explora os serviços de água, com rede canalizada e distribuição central na sede, e esgotos.

A limpeza pública, cujo serviço é do município, é feita por caminhões especiais, havendo forno de cremação.

O serviço telefônico data de 1928, quando foi inaugurado com aparelhos manuais; no momento o serviço é automático, havendo 1.600 aparelhos. E' de empresa particular.

A cidade é dotada de regular serviço de ônibus, sendo as linhas principais "Circular" e "Agrônômica". A Capital está ligada por linhas diárias de ônibus às sedes dos distritos de Trindade, Saco dos Limões, Cachoeira, Canavieiras e Ribeirão, bem como aos municípios de São José (sede, João Pessoa e Coqueiros), Palhoça (sede e Santo Amaro), Biguaçu, Tijucas, Blumenau, Joinville, Laguna, Jaraguá, Tubarão, Araranguá, Bom Retiro, Lages, etc.

Alem do ensino primário, Santa Catarina possui, no município de Florianópolis, órgãos de ensino superior, técnico e secundário, assim distribuídos:

Ensino Superior: Faculdade de Direito de Santa Catarina.

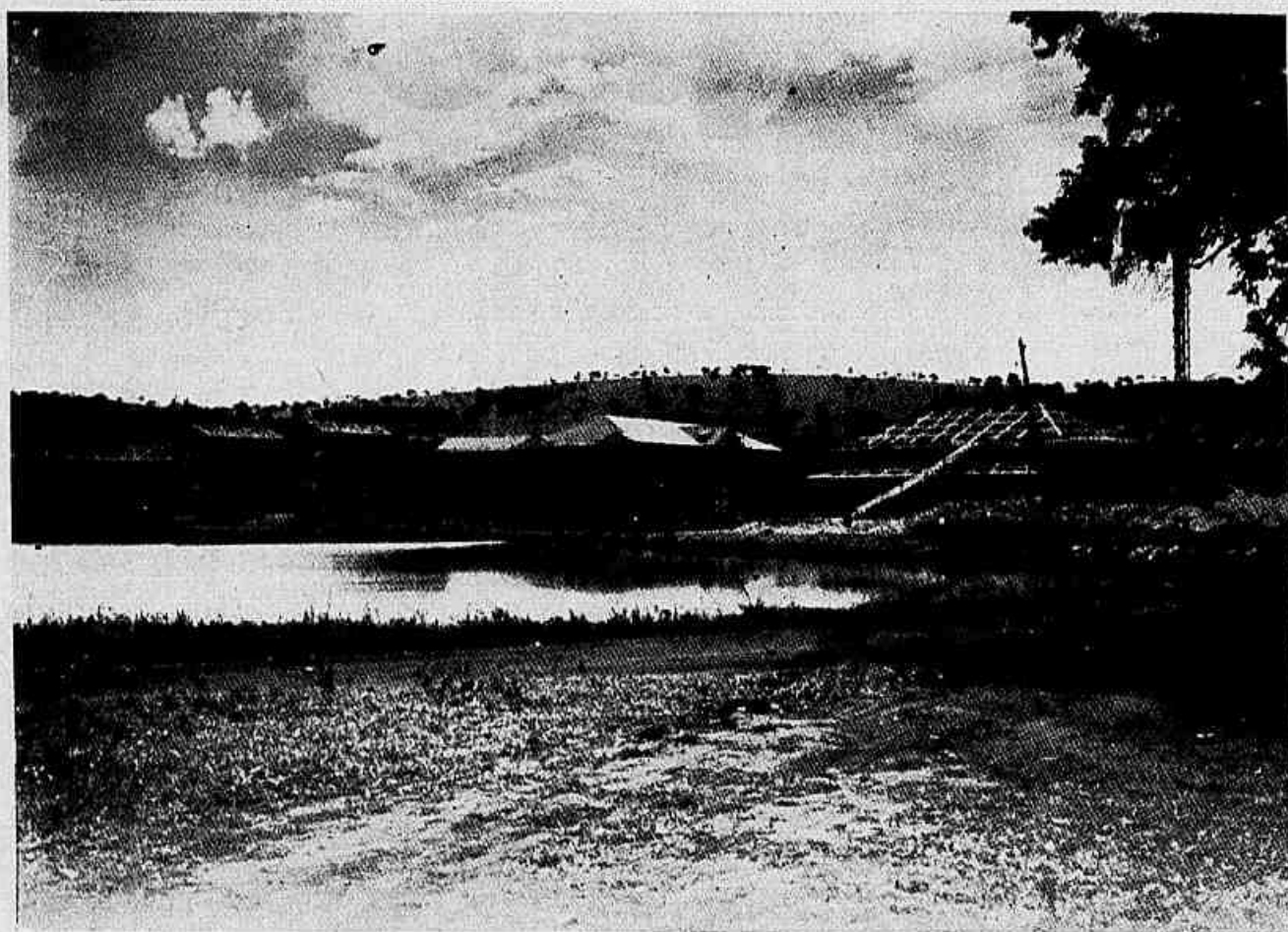
Cursos técnicos: Escola Profissional Feminina (corte, costura, flôres, chapéus e bordados), Curso de Pinturas, Bordados, Estenografia e Datilografia do Colégio Coração de Jesus; Curso de Datilografia e Estenografia Milton; Liceu Industrial de Santa Catarina (tipografia, mecânica, marcenaria, alfaiataria, encadernação modelagem e datilografia); Curso Prático Pedro Bosco (datilografia).

Ensino Secundário: Curso Secundário do Instituto de Educação; idem no Colégio Coração de Jesus, Ginásio Feminino no mesmo Colégio; Curso de Línguas — Milton; Ginásio Catarinense; Curso de Humanidades, Curso Propedêutico da Escola de Comércio de Santa Catarina; Curso de Madureza; Curso Superior Vocacional do Instituto de Educação; idem do Colégio Coração de Jesus; Curso de Perito Contador da Escola de Comércio; Curso Pré-Jurídico do Ginásio Catarinense; Curso de Letra do Colégio Coração de Jesus.

URBANISMO



Panorama geral da bacia de Barreiro do Araxá, vendo-se as obras em construção.

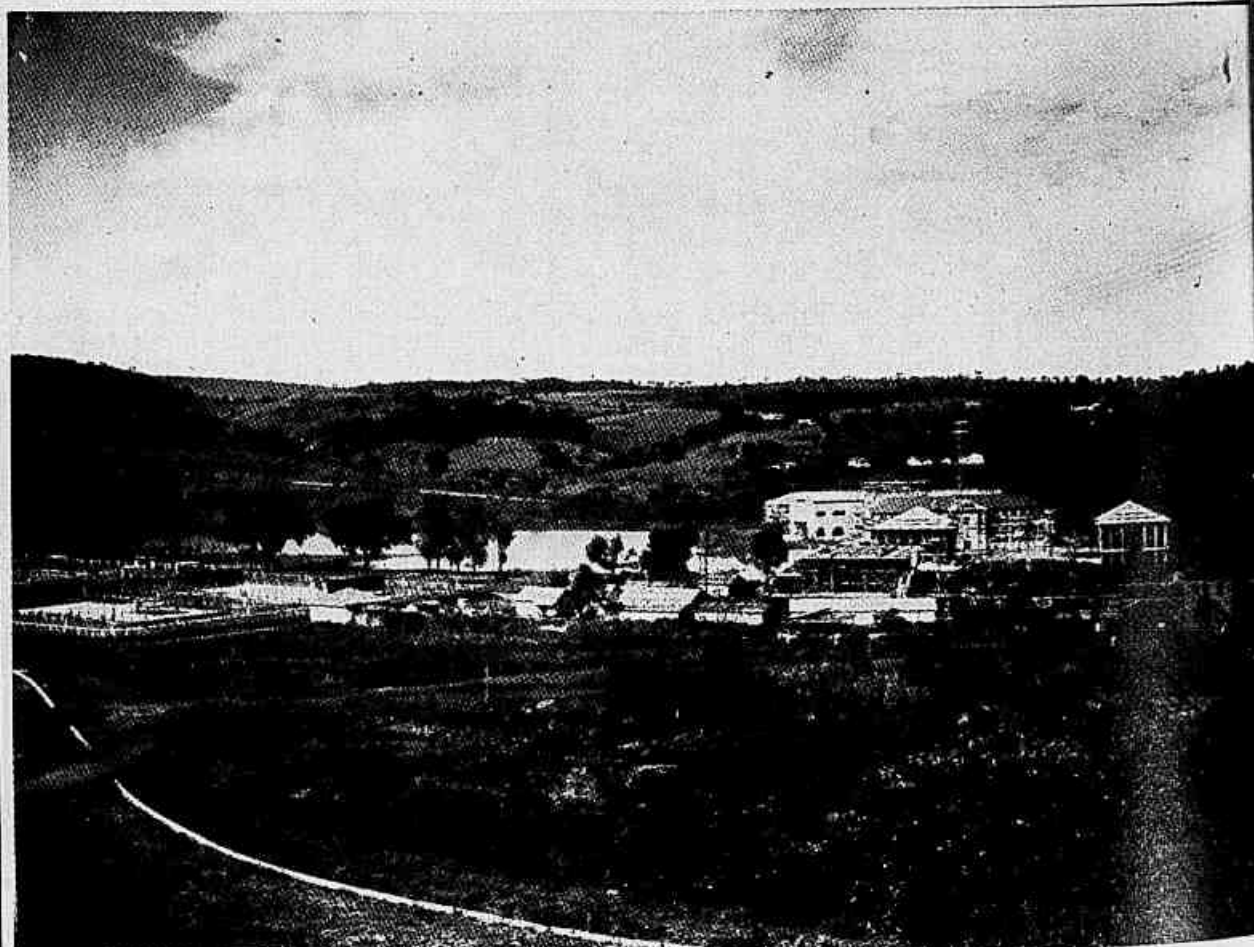


Vista geral do Balneário em construção (fundos) e parte do Hotel.

A administração do governador Benedito Valadares tem sido sobremaneira fecunda em empreendimentos urbanísticos. No louvável propósito de melhorar o aspecto e as condições higiênicas de muitas das cidades mineiras, o atual Governo — por intermédio da Secretaria da Viação e Obras Públicas, sob a direção do engenheiro Odilon Dias Pereira — iniciou, e vem desenvolvendo com segurança, um amplo programa de importantes serviços de remodelação e embelezamento de muitos centros urbanos do grande Estado.

Participando do Primeiro Congresso Brasileiro de Urbanismo, há pouco realizado nesta capital, o Estado de Minas Gerais teve atuação de grande realce, apresentando, na exposição de trabalhos organizada na Escola Nacional de Belas Artes, a contribuição mais rica e variada, assim constituída:

a) "Planos de urbanismo" de Araxá, Barreiro do Araxá, Uberlândia, Governador Valadares, Lagoa Santa (Fábrica Nacional de Aviação), Oliveira, Araguari,



Outra vista geral da bacia, vendo-se os edifícios em construção e a Praça Esportiva, já terminada.



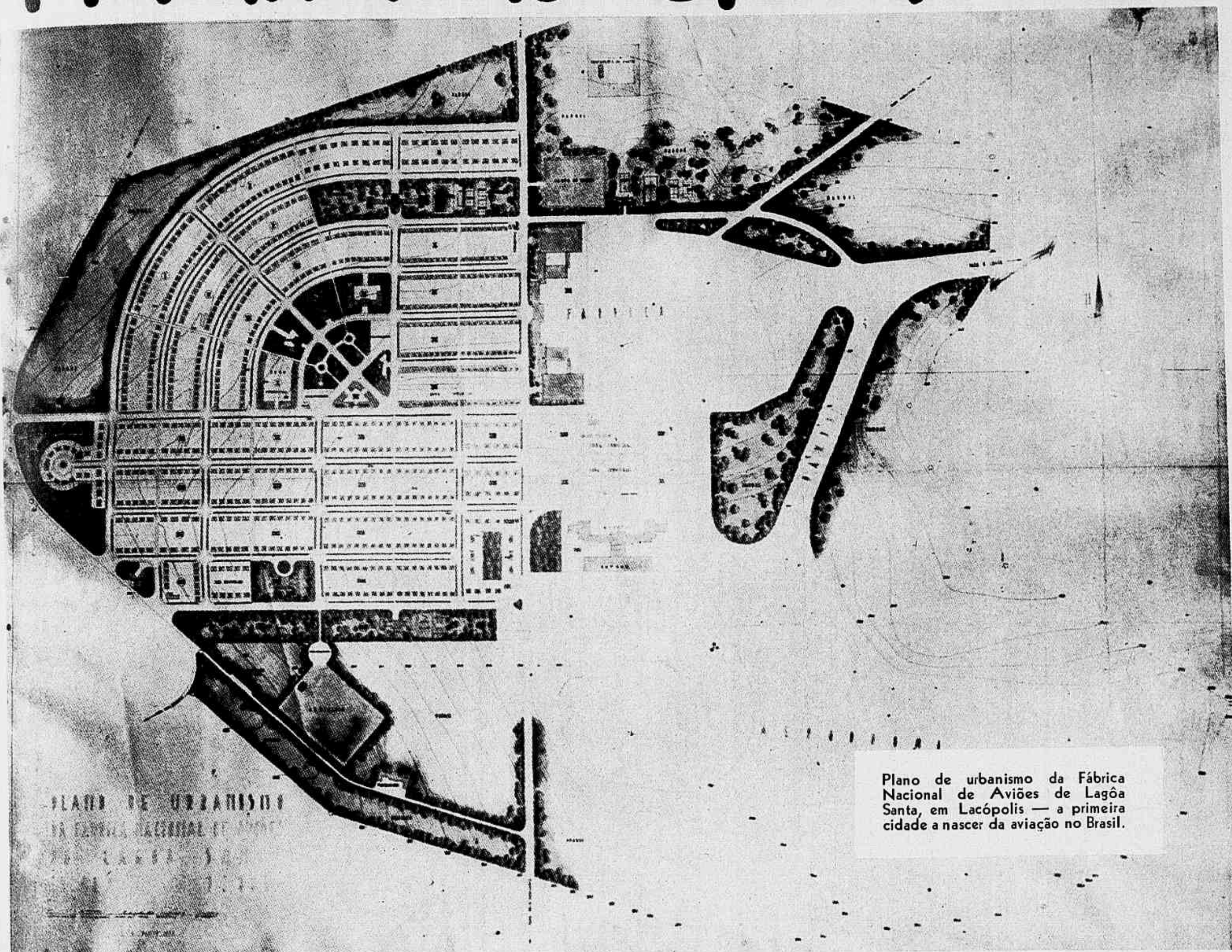
Curvelo, Monlevade, Parreiras, Sabará, Sete Lagoas, Luz, Divisa Nova, Espera, Feliz, Ipanema, Belo Vale, Campestre, Neves, Jequitinhonha, Vigia, Monte Azul, Colônia Santa Isabel, Colônia S. Francisco de Assis e Colônia Padre Pamião.

b) "Projetos de praças de esportes, parques ou jardins" de Pará de Minas, Uberaba, Montes Claros, Poços de Caldas, Cambuquira, Varginha, Carangola, Araxá, Leopoldina, S. João d'El Rei, Lavras, Barbacena, Ubá, Itajubá, Vinópolis, Prata, Alfenas, Paraguaná, Teófilo Ottoni, Salinas e Divisa Nova.

Muitos desses "planos" já se encontram em adiantada execução, merecendo especial menção, pelo vulto e intensidade dos trabalhos, as notáveis obras de remodelação da estância de Barreiro do Araxá (balneário, hotel, fonte radioativa, lago ar-

Uma parte do Balneário em construção (fundos).

EM MINAS GERAIS



Plano de urbanismo da Fábrica Nacional de Aviação de Lagoa Santa, em Lagoa Santa — a primeira cidade a nascer da aviação no Brasil.

tficial, praça de esportes, avenida circular etc.), algumas das quais já inauguradas. Quanto às "praças de esportes", compreendem geralmente: piscina, campos de

basket e volley, quadras de tenis, play-field, play-ground, rink de patinação, pistas de passeio e de corridas etc. Projetadas e localizadas de acôrdo com os mais

recentes preceitos técnicos, nelas também foram previstos cômodos sistemas de tráfego e estacionamento de veículos. Já estão construídas as praças de esportes

"Minas Gerais" de Pará de Minas, Uberaba, Montes Claros, Poços de Caldas, Cambuquira, Varginha, Carangola e Araxá, e muitas outras em vias de conclusão.



CARANGOLA
URBANIZAÇÃO

D.U.-1939

PRACA DE ESPORTES MINAS-GERAIS

PROF. DR. WILHELM LANGE

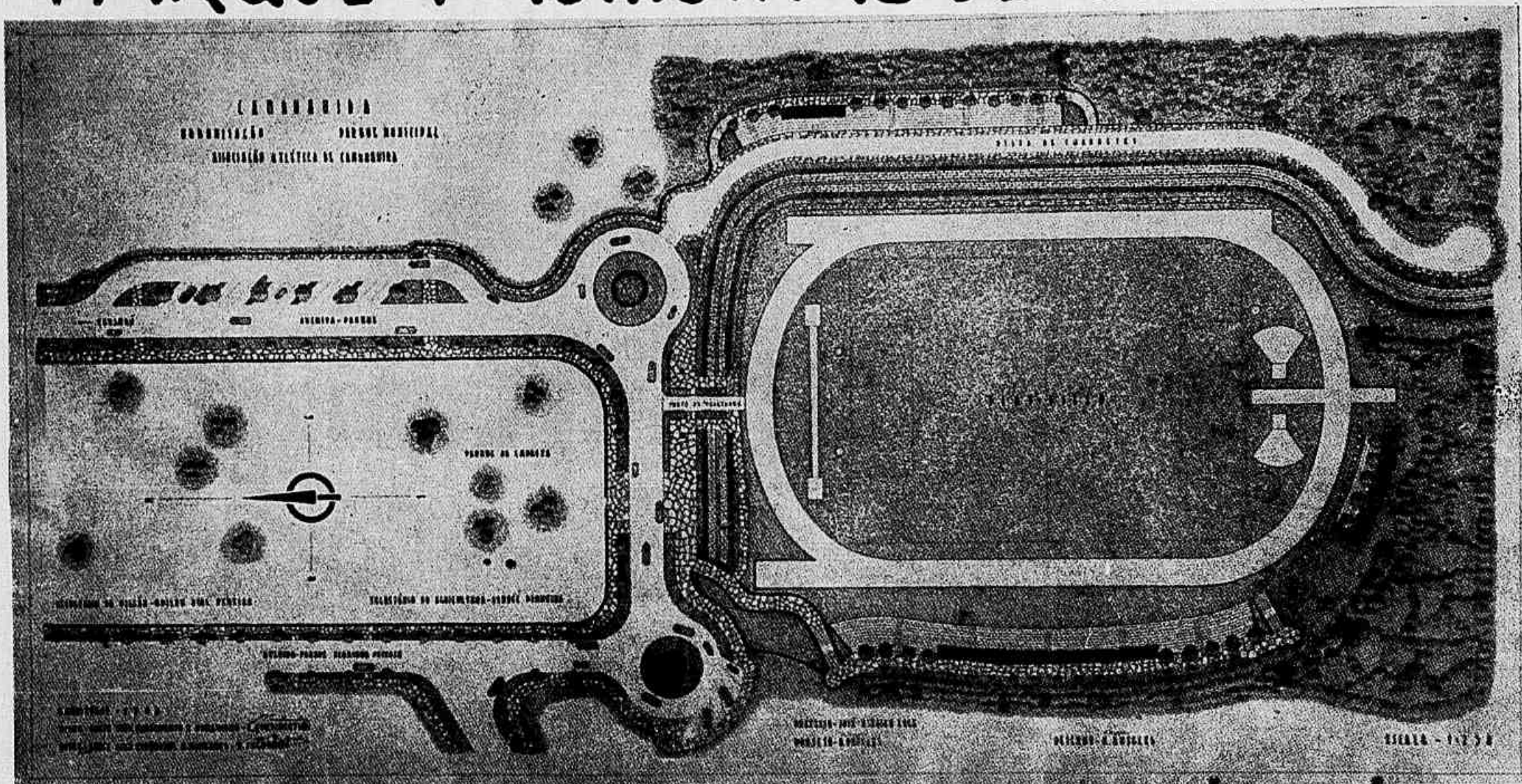
PROJETO - R. DUTRA

DESENHO - J. C. G. G. G.

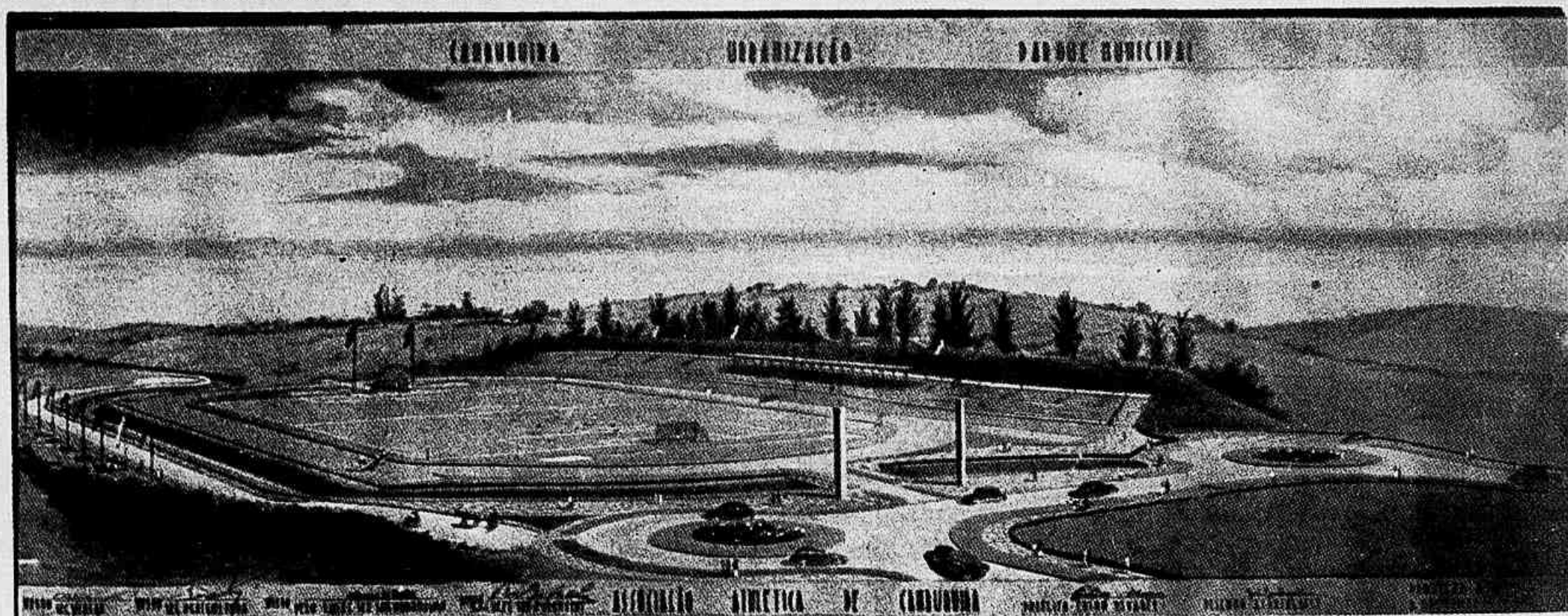
EXECUÇÃO - S. M. G. G. G.

Ao lado aparece o projeto da Praça de Esportes Minas Gerais, em Carangola.

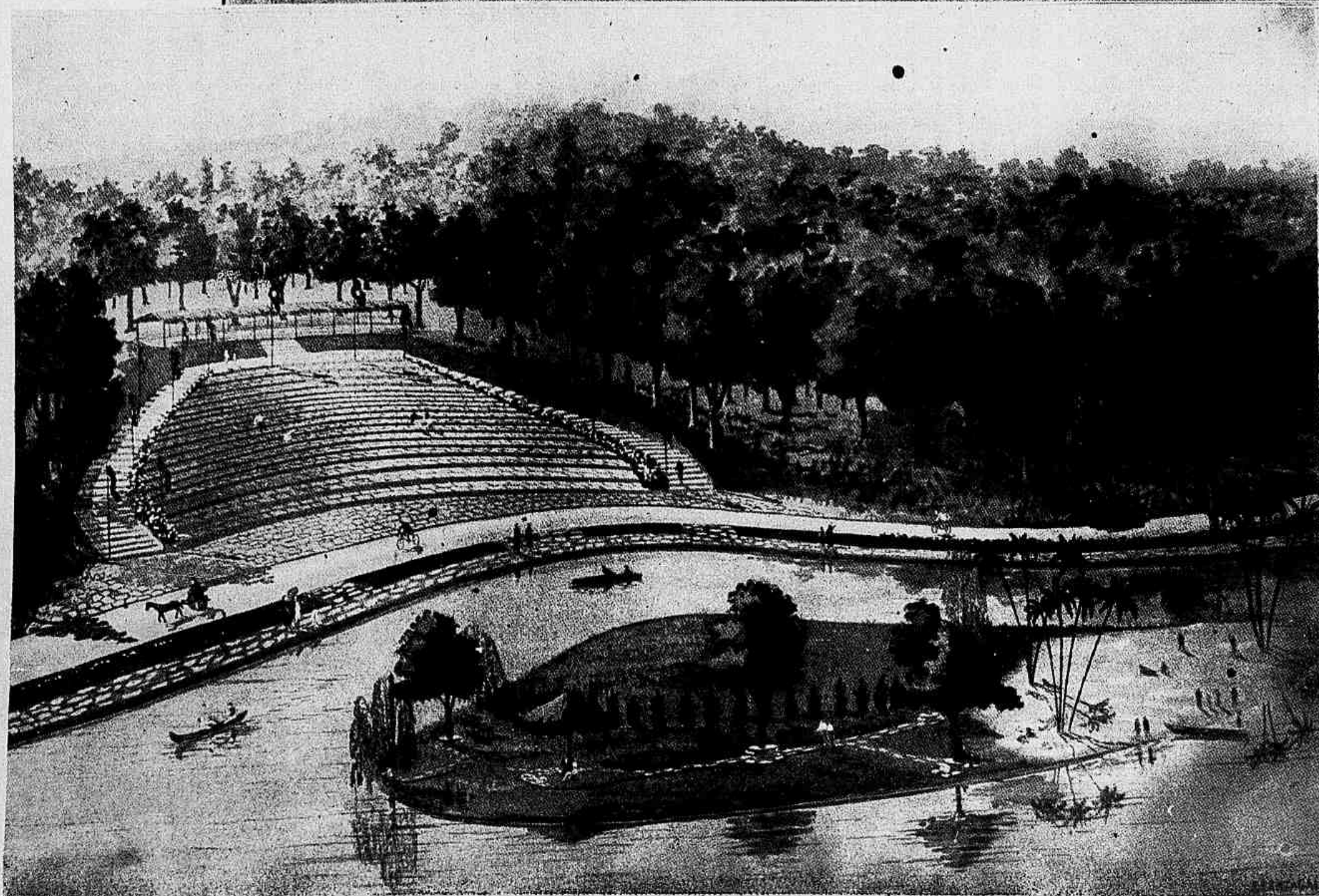
PARQUE MUNICIPAL DE CAMBUQUIRA



Planta parcial do Parque Municipal de Cambuquira—ginásium.



Uma perspectiva do mesmo parque de esportes.



Detalhe do projeto do grande Parque Municipal de Cambuquira.



"Fazenda Velha", recanto de Belo Horizonte, primeira casa construída em Curral d'El-Rei.

(Foto de José Pinheiro Silva)

Belo Horizonte

O Estado de Minas Gerais teve sua primeira capital em Vila Rica; depois denominada Ouro Preto, cuja fundação data de 1696, cidade hoje convertida em monumento nacional em razão do seu relicário histórico e artístico.

No sítio da antiga N. S. da Boa Viagem do Curral d'El-Rei, distrito criado em 1750, foi construída a atual e nova capital — Belo Horizonte. A "Fazenda Velha" — recanto da capital de hoje — foi a primeira casa construída em Curral d'El-Rei, povoado do qual surgiu a nova cidade mineira, e que será conservada pela Prefeitura como recordação do antigo povoado.

Deve-se a Afonso Pena, que presidia então os destinos do Estado montanhês, a ideia da mudança da capital, e á Constituinte de Barbacena a escola do local. Porque dois eram os mais indicados: Belo Horizonte, de denominação já imposta por decreto de Abril de 1890, e Várzea do Marçal. Também haviam sido indicadas para capital Juiz de Fora, Barbacena e Parauna.

Foi designado para erguer a nova capital o ilustre engenheiro paraense Aarão Reis, o qual, com larga visão, edificou uma cidade "feita a regua e compasso", como se faz habitualmente na qualificação de Belo Horizonte, com um traçado soberbo de avenidas e praças — com 20 a 50 metros de largura — ostentando caprichos simétricos e com amplitude propositada, prevendo uma evolução de décadas na vida da capital mineira, que é, indiscutivelmente, um centro de perspectivas surpreendentes.

Estuada Goiânia, cidade recentíssima, especialmente construída para ser capital de um Estado, somente Belo Horizonte nasceu racionalmente, erguida para fim estabelecido, com visões e previsões urbanísticas. Todas as ruas são arborizadas. Destaca-se entre os logradouros a Avenida Afonso Pena que, com extensão de treze quilômetros, corta a cidade em diagonal e ostenta seis renques de árvores.

Belo Horizonte, como capital, nasceu com todos os requisitos, apresentando exceção nos serviços de água, luz e esgotos. Iluminada a luz elétrica, possui viação

elétrica também, vasto serviço telefônico e serviço — posteriormente inaugurado — de ônibus.

Com toda a sua beleza, toda a sua originalidade arquitetônica, a capital mineira custou aos cofres do Estado apenas trinta e três mil contos de réis. Verdade é que sua construção dista mais de quarenta anos do índice atual de vida.

A cidade, porém, não parou. Persistindo na evolução estudada e racional, alastra-se com a Avenida de Contorno, de construção adeantadíssima, artéria imensa e envolvente que significa uma notável realização, com 11.750 metros de extensão e toda calçada.

A área da cidade é de 243.956.000 metros quadrados, assim discriminados: zona urbana, 8.772.000; zona suburbana, 105.208.000; zona rural: 129.976.000.

A população é estimada em 200 mil habitantes.

Há na capital 31.911 edificações, sendo de 3,2 o número de construções diárias. A área calçada é de 3.171.332 metros quadrados, de alvenaria poliédrica, paralelepípedos, macadame betuminoso e concreto asfáltico.

Belo Horizonte conta 88 avenidas e alamedas, 1.441 ruas, 130 praças e 12 parques ou jardins públicos. Há na arborização 13.662 exemplares plantados, sendo as seguintes as espécies preferidas: *Michelia champaca*, *ficus religiosa*, *cassia ipuana*, *cassia grandis*, *sigustum japonica*, ipê (variedades) e oití.

A capital mineira tem serviços de água e esgotos desde 1898, explorados pela Prefeitura; bondes, desde 1901; telefones desde 1902 e ônibus desde 1935. Bondes elétricos, telefones e ônibus são explorados por companhias particulares.

A rede de água tem 345.509 metros de extensão; a de luz, 242.800 metros e a de esgoto, 269.792 metros.

A cidade é servida por 73 bondes e 45 ônibus. Há 7.247 focos na iluminação pública; existem 7.639 aparelhos telefônicos e 6.441 linhas.

Em Belo Horizonte há 44 escolas primárias particulares e 67 estaduais; 26 secundárias, 5 universitárias e 250 de cursos diversos.

Tem a cidade 19 hospitais, sendo 9 de clínica geral, 4 de tuberculose, 1 maternidade, 1 de cancer, 1 de ouvidos, garganta e nariz, e 3 de outras especialidades. Há, ao todo, 2.285 leitos nesses hospitais.

Até 1939, tinha Belo Horizonte 744 fábricas, sendo o valor da produção industrial de 158.103:194\$000.

Em 1940, a média anual de nascimentos foi de 6.154; a de óbitos, 4.159, e a de casamentos, 1.275.

Na capital há 344 médicos, 249 dentistas, 96 farmácias, 18 laboratórios farmacêuticos, 17 depósitos de drogas e 12 drogarias.

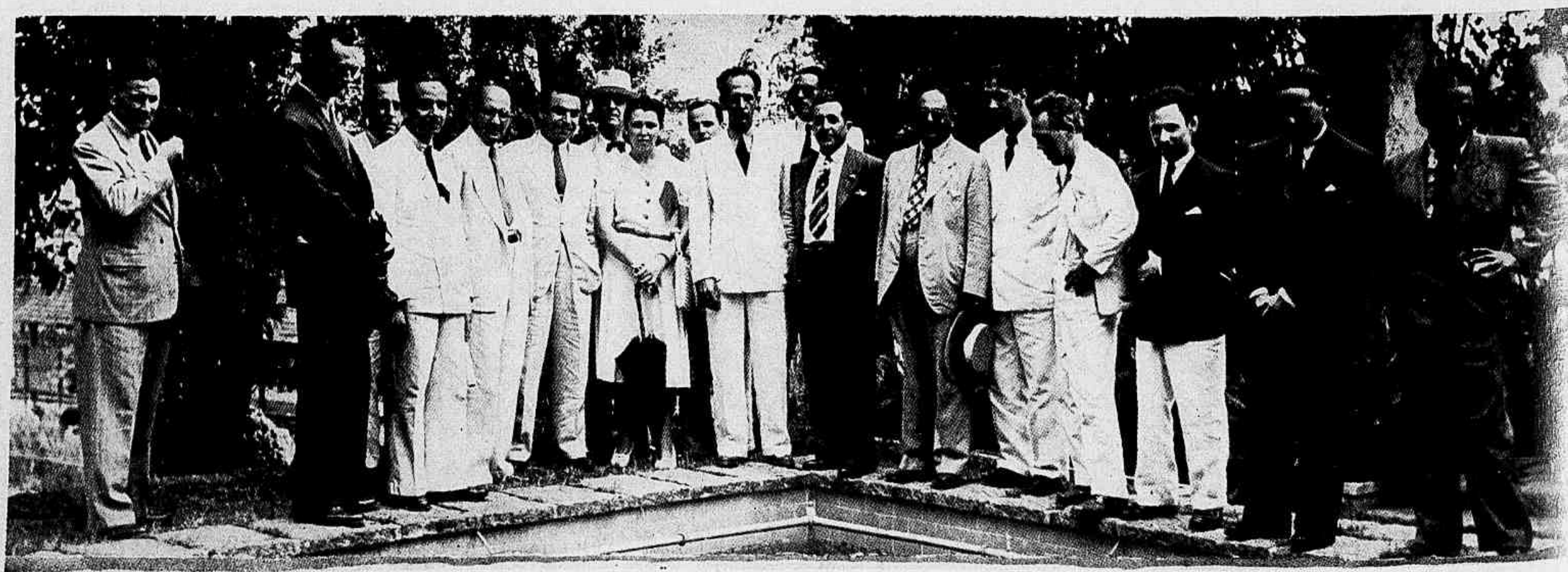
No momento, são os seguintes os planos em andamento: urbanização da Pampulha, abrangendo uma área de 10.500.000 metros quadrados; calçamento definitivo de toda a área urbana e grandes avenidas para saída da cidade.

A capital mineira possui as seguintes instituições culturais:

Academia Mineira de Letras, Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais, Sociedade de Concertos Sinfônicos, Sociedade de Medicina Cirúrgica e Farmácia, Sociedade Médico-Cirúrgica do Hospital Militar, Sociedade Mineira de Agricultura, Sociedade Mineira de Engenheiros, Clube Agrícola Pestalozzi, Società Nazionale Italiana (nova denominação: Comitato Dante Alighieri), Grêmio Lit. Nove e Cincoenta e Cinco, Sociedade Mineira de Belas Artes, Academia de Ciências de Minas Gerais, Sociedade de Neurologia, Psiquiatria e Med. Legal de Belo Horizonte, Centro de Estudos Pan-Americanos, Associação dos Professores Primários de Minas Gerais, Pró-Arte, União Universitária Mineira, Centro Acadêmico Afonso Pena, Centro de Estudos Justino Mendes, Centro de Estudos Brasileiros, Sociedade S. Vicente de Paulo, Centro Acadêmico Castro Alves, Diretório Central dos Estudantes, Sociedade Mineira de Medicina e Veterinária, Sociedade Mineira de Químicos.



Jardim do Palácio da Liberdade — sede do Governo em Belo Horizonte.



ÉCOS DO PRIMEIRO CONGRESSO BRASILEIRO DE URBANISMO. — A recepção aos congressistas na residência do sr. Oton da Silva e Souza, em Braz de Pina.

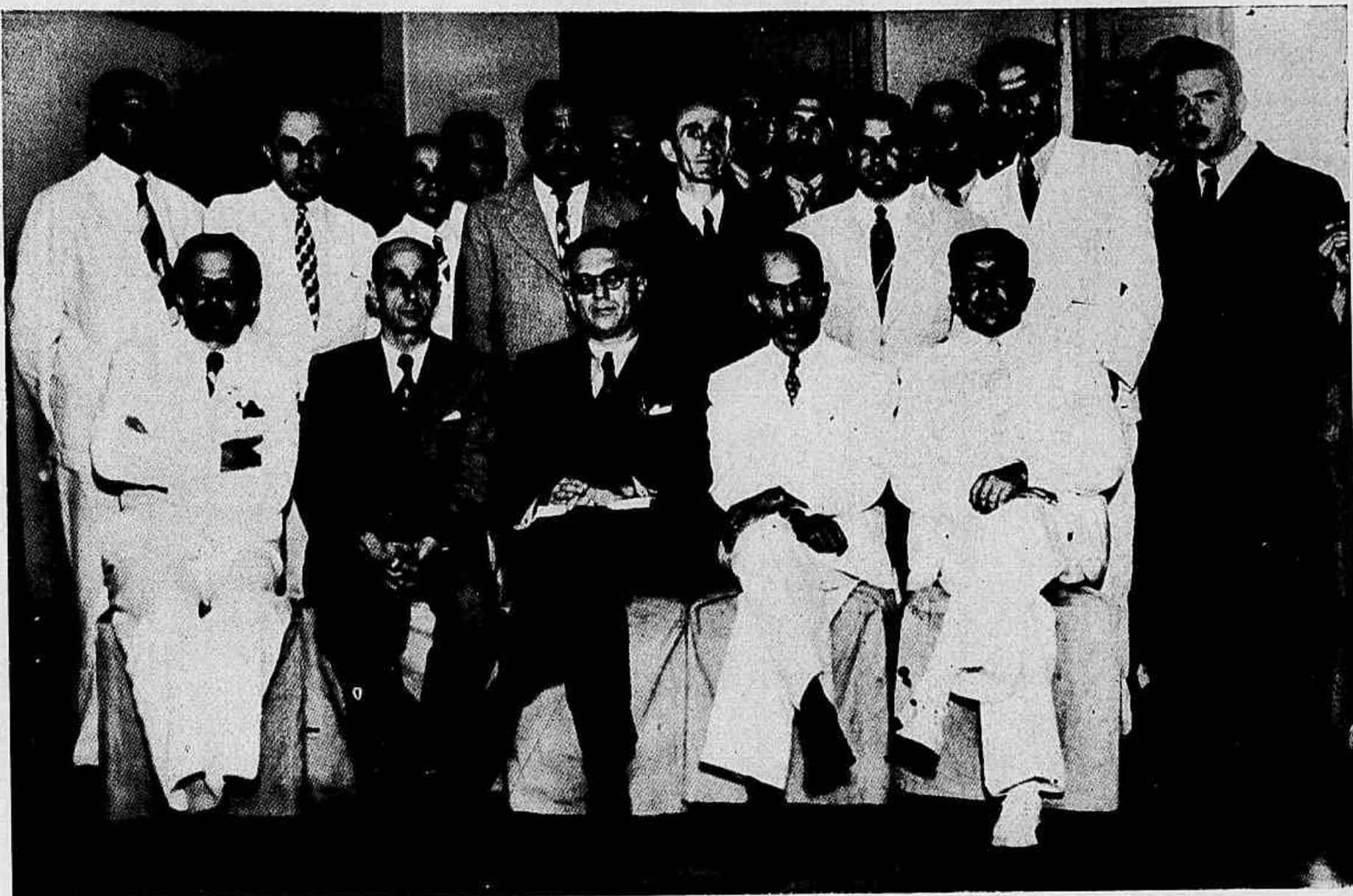
Congresso Brasileiro de Urbanismo

A primeira semana de março próximo verificou-se no Centro Carioca a reunião preparatória do II Congresso Brasileiro de Urbanismo, a realizar-se em 1942 na cidade do Recife. Essa assembléia se realizou sob os auspícios do engenheiro José Estellita, delegado de Pernambuco ao I Congresso, reunido em janeiro, e teve o apoio do Centro Carioca, do Instituto de Arquitetos do Brasil, do Sindicato Nacional de Engenheiros e de numerosos técnicos.

Abriu os trabalhos o sr. Henrique Gigante, presidente do Centro Carioca, que promoveu o I Congresso, indicando sob aplausos o nome do delegado de Pernambuco, sr. José Estellita, para presidente, sendo escolhido para secretário o engenheiro Arthur Alberto Werneck, do Sindicato de Engenheiros.

O sr. José Estellita congratulou-se pelo ato que se realizava, expondo o seu verdadeiro objetivo, que era receber sugestões dos técnicos para coordenação do segundo certame, a realizar-se em 1942, no Recife.

Fez-se ouvir primeiramente o arquiteto Nestor de Figueiredo, presidente do Instituto de Arquitetos do Brasil, que louvou o senso que ditou a reunião e discorreu longamente sobre a organização de congressos, reportando-se aos de caráter internacional e pan-americanos. Emitiu considerações importantes para a constituição da comissão central bem como das



Grupo colhido por ocasião da primeira reunião do II Congresso de Urbanismo a realizar-se em 1942.

estaduais, sendo muito apreciados os pontos de vista que explanou, totalmente aceitos.

Em seguida falaram os engenheiros Waldemar Mendonça, que apresentou sugestões propondo a alteração de vários artigos do regulamento, e Saturnino de Brito, Adalberto Cumplido de Sant'Anna,

Baptista de Oliveira e Mario de Souza Martins.

Assentadas as diretrizes, o sr. José Estellita manifestou o seu júbilo pelo resultado da reunião coordenadora.

A segunda parte dos trabalhos foi tomada pela homenagem do Centro Carioca ao Estado de Pernambuco e ao engeni-

ro José Estellita, interpretando os sentimentos de brasilidade da instituição da cidade o professor Ariosto Berna, seu secretário geral, que enalteceu a ação do governo do interventor Agamenon de Magalhães em prol do urbanismo e para a extinção dos mocambos. Exaltou a colaboração do delegado de Pernambuco, no I Congresso. Concluiu finalmente a união de todos os técnicos para o êxito dos congressos de urbanismo, afirmando que só obra coletiva será capaz de contribuir para o desenvolvimento do país.

O engenheiro José Estellita expressou o seu reconhecimento e o do governo de Pernambuco à homenagem do Centro Carioca.

O CRESCIMENTO DO RIO

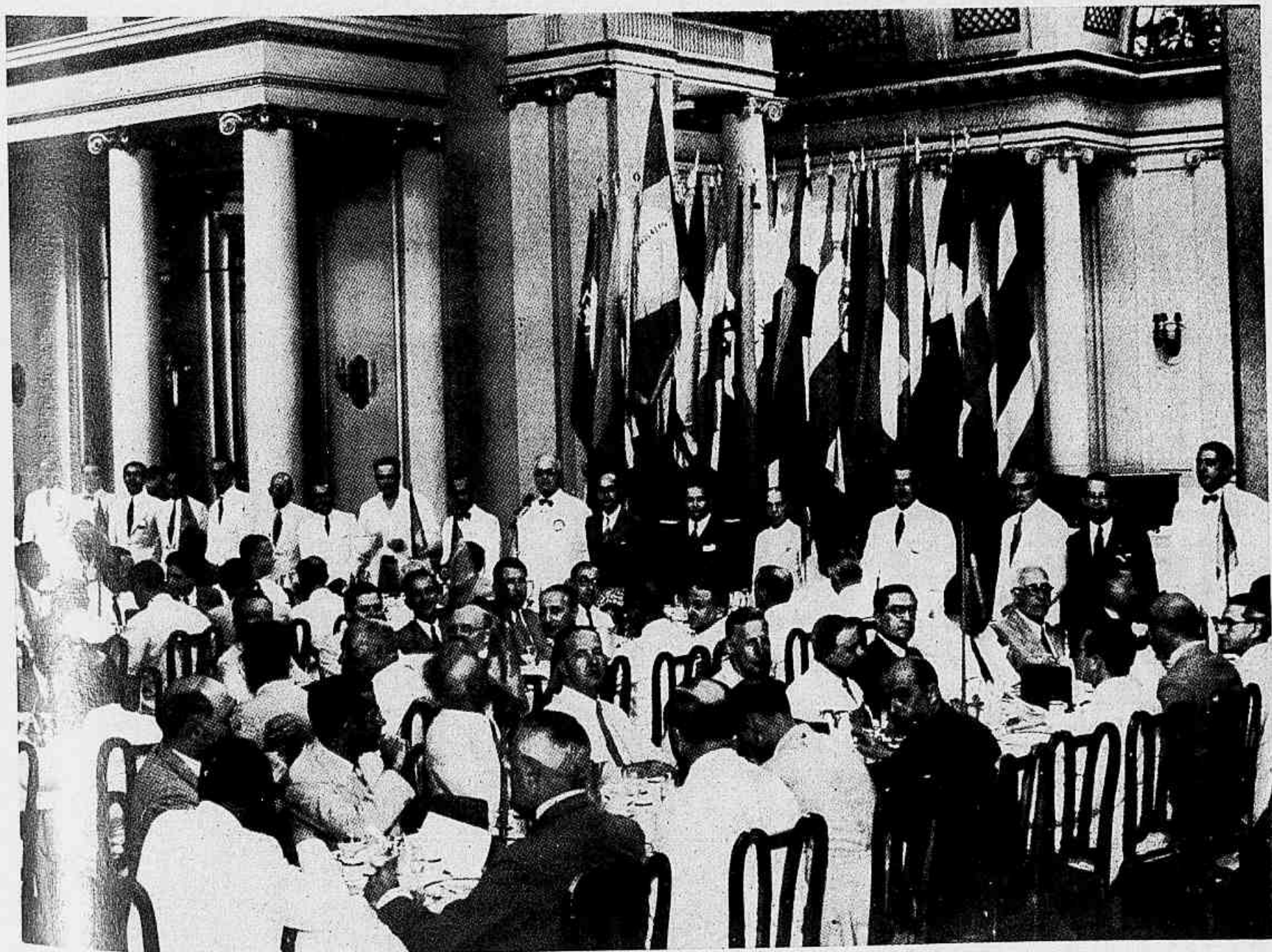
A capital do Brasil tinha em 1870 apenas 563 logradouros. Em 1906, eram eles em número de 1943. Esse número em 1920, ia a 3.534. No momento, os logradouros são mais de 6.000.

Em 1906, os prédios existentes eram em número de 82.396. Essa cifra, em 1937, elevava-se a 239.806, o que dá o coeficiente de quatorze edificações por dia.

Os prédios de um só andar e assobradados, em 1906, representavam 81% da totalidade; em 1937, já essa percentagem baixava a 75.

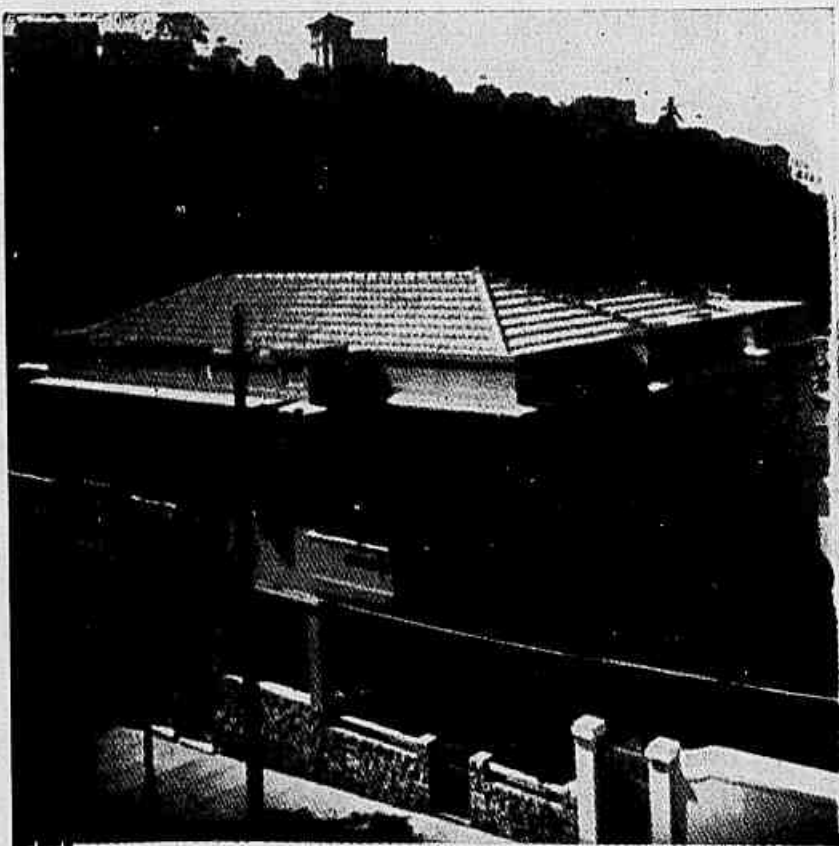
Em 1906, as casas de alvenaria, de mais de um pavimento, eram em número de 15.150; em 1920, ascendiam a 17.719; em 1937, a 41.590.

Em 1906, os prédios de mais de quatro andares eram apenas 27; em 1920, o número subia a 33, para chegar em 1937 a 805.



O CARY-CLUB E O I CONGRESSO BRASILEIRO DE URBANISMO

O almoço oferecido aos delegados ao Congresso.



RESIDÊNCIAS CONFORTÁVEIS
CONSTRUIDAS PELA FIRMA

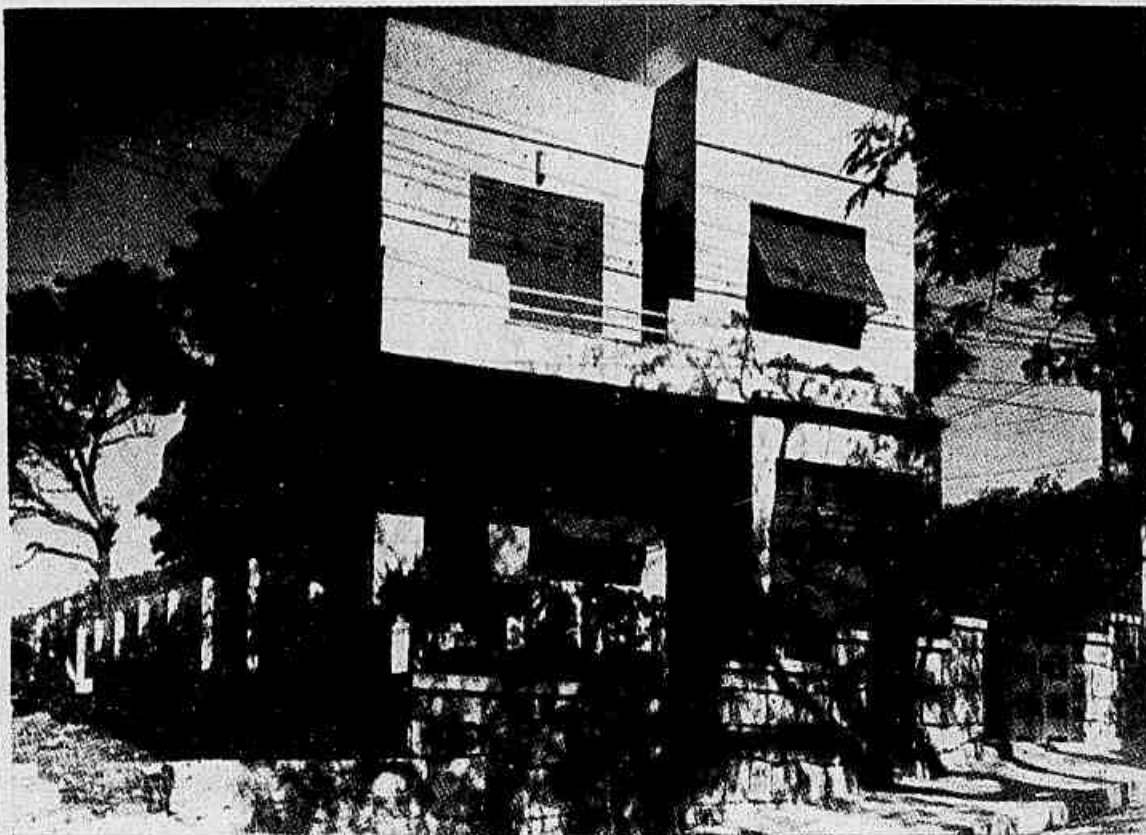
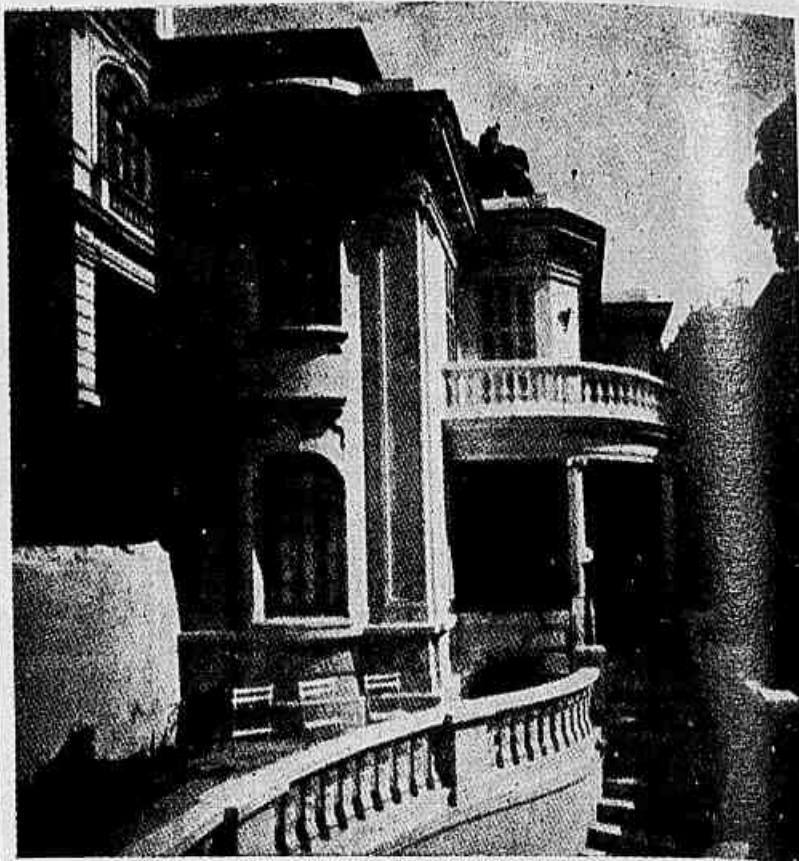


SANTOS FILHO & Cia

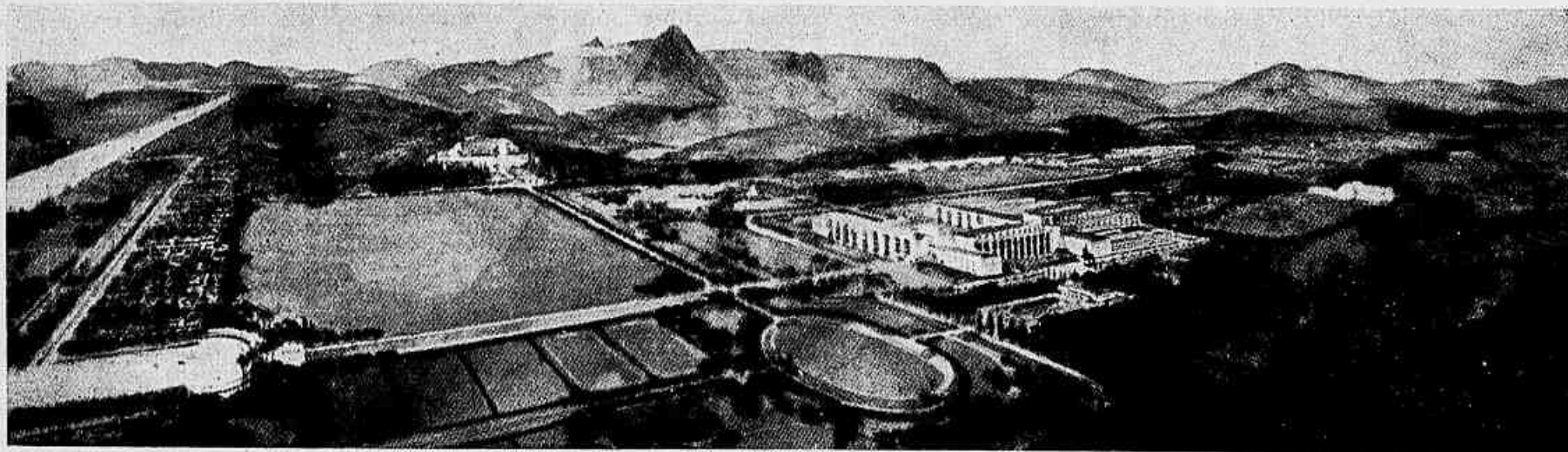


RUA DO CATTETE N° 176

RIO DE JANEIRO



REZENDE - cidade militar



O projeto da Escola Militar do Brasil em execução na cidade de Rezende.

Ergue-se em Rezende, entre as águas do rio Paraíba e a mole altaneira do Itatiaia, a primeira Cidade Militar do Brasil. Foi o general José Pessoa que, quando comandante da Escola Militar, que funciona no subúrbio carioca do Realengo, teve a idéia de transportar para o poético e remansoso recanto da terra fluminense o instituto de ensino superior onde formam suas personalidades moral e intelectual os oficiais do nosso Exército.

A nova cidade foi demarcada à margem esquerda do rio Paraíba, oposta à nará, em verdade, a criação da primeira Cidade Militar na nossa terra.

Uma cidade, sem dúvida, porque a natural necessidade de ser assegurado a oficiais e alunos o máximo conforto possível ditou o levantamento de grande número de edifícios, muitos dos quais amplos e imponentes.

A nova cidade foi demarcada à margem esquerda do rio Parahiba, oposta à cidade civil que se desdobra, risonha, à margem direita do mesmo rio, de prestígio inconfundível nas páginas de romancistas e poetas brasileiros.

Destaca-se no grandioso projeto da Cidade Militar o majestoso edifício da Administração Central, no qual deverão funcionar os órgãos centrais da Escola. Outros, muitos outros, planejados com o propósito do conforto e da beleza, completarão o conjunto imponente que estará integralmente realizado no próximo ano de 1942, como o pavilhão para aulas e o **stadium**, projetado para que nele possam ser praticados com eficiência todos os esportes, inclusive a natação, em ótima piscina que será construída. Terá a futura cidade um campo completo de aviação.

Além do quartel, o projeto geral, ora em franca execução, mostra a zona des-

tinada às residências dos oficiais e dos professores, assim como os edifícios próprios para depósitos de material, tendo cada arma o seu.

Os recursos hospitalares ficarão concentrados em edificação construída especialmente para esse fim, com todos os rigores da técnica.

Na grandiosidade do projeto não foram esquecidos a Biblioteca e o **Auditorium**.

A nova Escola Militar ficará a uma distância de cerca de 180 quilômetros do Rio de Janeiro. Comunicar-se-á, entretanto, com a capital da República pela Estrada de Ferro Central do Brasil e pela estrada de rodagem Rio-São Paulo, a qual, para servir à Escola, adotou uma variante que deverá estar concluída dentro de 3 meses.

Rezende orgulha-se de haver sido berço de poetas como Luiz Murat e Luiz Pistarini; de médicos como Luiz Pereira Barreto; de juristas como Paula Ramos Junior. Não lhe dá a mínima vaidade, porém, o nome de D. José Luiz de Castro, conde de Rezende, que foi o 5.º vice-rei do Brasil, e que talvez nunca tivesse posto pé nesse trecho bonito do Estado do Rio. No entanto, o batismo da vila que ascendeu à categoria de cidade foi uma homenagem ao vice-rei.

O general José Pessoa, o ideador da formidável construção que se ostenta perto do Itatiaia, tem razão bastante para pregar a mudança do nome da cidade de Rezende. O ilustre militar lembra, para substituir a toponímia ditada pela homenagem momentânea, o acidente orográfico local, que é eterno: Agulhas Negras.

As Agulhas Negras tiveram, longos anos, na geografia indígena, foros de ponto culminante. Não há muito, ficou patente caber essa proeminência ao pico de C. paraó, que conta poucos metros mais de altitude que os recortes da serra de Itatiaia. A retificação que se operou, nesse particular, nos compêndios de corografia não importa. As Agulhas Negras não perdem a majestade que sempre tiveram, e ali, junto delas, a nova Escola Militar — a Cidade Militar — será também um índice da mais alta cultura da mocidade brasileira votada ao culto da defesa da Pátria.

Tem cabimento a sugestão do ilustre general.

Porque, ademais, Rezende será, em breves meses, outra. As duas cidades que se defrontarão dentro da mesma, a da margem direita e a da margem esquerda do Paraíba, modificarão por completo o panorama rezendense. Agulhas Negras... O Conde de Rezende, o vice-rei que mandou executar Tiradentes, passou... As cumeadas da serra, essas são eternas, e estarão sempre, como sentinelas imortais, velando pela cidade civil que vive há muito e pela Cidade Militar que vai começar a viver...

João Pessoa

A FUNDAÇÃO da atual cidade de João Pessoa é atribuída a Martins Leitão, que teria realizado sua edificação em 4 de Novembro de 1585. Entretanto, João Tavares, que já havia estado e que retornara à Paraíba em 5 de Agosto daquele ano, e que conseguira a aliança dos Tabajaras, deve ser considerado o verdadeiro fundador do núcleo populacional, com o auxílio do índio Piragibe, chefe daqueles selvagens. A futura cidade nasceu perto da confluência do Sanhauá com o Paraíba do Norte.

Como quasi todas as cidades, a capital paraibana foi iniciada por uma igreja, sendo seu primeiro logradouro a praça circundante. Até onde chegaram as investigações da vida que a cidade teve no berço, é tida a rua Nova como seu segundo logradouro. Outros varios surgiram, uns ditados pelos caminhos traçados ao acaso, e, pois, com o erro de origem, e outros propositadamente delineados.

Na época do Brasil colonial, as edificações eram quasi todas de um só andar, e bastante modestas. Só se sentia algo de majestade nos templos.

No fim do século XVIII, dentro do traçado tumultuario e de estilo confuso, pairou um sonho de urbanismo, devido a Francisco João de Azevedo. Referindo-se a esse varão, que também tivera sonhos revolucionários, o escritor Ataliba Nogueira, em seu livro "Um inventor brasileiro" — consagrado á reivindicação para o filho homônimo do Azevedo da invenção da máquina de escrever — assim se referiu ao urbanista de 1799: "Haja vista o levantamento topográfico da cidade de Paraíba, feito por ele. Apresentando-o



A Praça João Pessoa, na capital paraibana. O jardim da praça teve grades até 1928.

praças da Independencia e Vidal de Negreiros, a avenida Saturnino de Brito, etc. Pela lei n. 700, de 4 de Setembro de 1930, a capital — denominada Paraíba — passou a chamar-se João Pessoa.

De então para cá tem sido acentuadas as realizações que visam o embelezamento e engrandecimento da cidade, a qual tem hoje plano completo de urbanização, traçado por urbanista brasileiro, mediante contrato do finado Interventor Antenor Navarro.

João Pessoa é iluminada a luz elétrica, cujo serviço foi inaugurado em 14 de Março de 1912, e cortada por bondes elétricos — desde 19 de Fevereiro de 1914 — de

uma mesma empresa concessionária. Esse serviços foram encampados pelo Governos do Estado em 27 de Março de 1933, o qual iniciou imediatamente grandes reformas para atender ás necessidades da Capital. Ainda hoje são explorados pelo Estado.

A iluminação publica da capital e arrabaldes conta 2518 lampadas nos logradouros.

O serviço telefônico conta 603 aparelhos.

João Pessoa é servida também por uma empresa de ônibus, particular, e tem serviço telefônico automatico igualmente explorado por uma companhia particular concessionária.

O serviço de limpeza publica está a cargo da Prefeitura. Ha na cidade um forno moderno, para incineração do lixo.

O abastecimento de agua data de 21 de Abril de 1912, do governo João Machado.

O saneamento — projeto e execução do velho Saturnino de Brito e iniciativa do governo Solon de Lucena — foi inaugurado em 24 de Abril de 1926, no governo João Suassuna.

A capital é servida por um porto de mar, na foz do rio Paraíba, na vila de Cabedelo, a 18 kms. de distancia. O porto tem comunicação com a capital por via fluvial, rodovia e ferro-via. Iniciado no governo Antenor Navarro, foi inaugurado em Janeiro de 1935, na administração Gratuliano Brito.

Em 1938, construíram-se em João Pessoa 1 predio de alvenaria de dois pavimentos, 90 terreos e 305 de outros tipos populares existentes na região; em 1939 essas citras foram respectivamente, de 1, 88 e 346 e em 1940 de 2, 80 e 226.

A cidade teve, no dominio holandez, o nome de Frederickstadt e no espanhol o de Filipéa.



Ladeira do Rosario.

4 Junho escreveu umas memorias, que bem revelam o seu espirito de sociólogo e outros predios raros para o seu tempo. Nesse escrito, resaltam qualidades de urbanista e as suas economicas e financeiras revelam um pequeno Mauá, ao qual faltou, principalmente, instrução."

Independencia do Brasil deu um pouco de animo á cidade paraibana, erguendo-se,

O Primeiro Congresso Brasileiro de Urbanismo

Significação social e técnica do conclave -- Solucionando difíceis problemas de urbanismo -- Os delegados e representantes dos Estados -- Membros aderentes e titulares -- Os trabalhos apresentados -- Em Recife, a segunda reunião de urbanistas nacionais

Reuniu-se entre os dias 20 e 27 de Janeiro ultimo, nesta Capital, o I Congresso de Urbanismo. Pela primeira vez em nosso paiz, durante dias consecutivos, foram debatidos os mais palpitantes temas e indicadas as mais seguras soluções para importantes problemas urbanísticos, numa assembléa especializada que congregou autorizados representantes de varios Estados da Federação. O simples facto da realização desse certamen revela por si mesmo a presença de um salutar estado de consciência nacional com relação ao problema da edificação e remodelação em bases racionais das cidades brasileiras. Além disso — o que, aliás, é muito mais relevante, — tal acontecimento, como se depreheende do programma a que obedeceu o conclave e das numerosas theses apresentadas, denuncia uma constante tendencia que se vem fazendo sentir em todas as iniciativas nacionaes desses ultimos dez annos: a adopção de directrizes genuinamente brasileiras na solução das incognitas encontradas frequentemente na marcha do progresso nacional, directrizes essas conjugadas a um maior senso de responsabilidade revelado por parte daquelles que tem sobre os hombros a tarefa da pesquisa de taes soluções, tudo isso presidido por um ardente sentimento patriótico e por uma generosa vocação de bem servir á causa publica.

Foram os seguintes os delegados que tomaram parte no I Congresso Brasileiro de Urbanismo:

1.º CONGRESSO BRASILEIRO DE URBANISMO

MEMBROS PROTECTORES

1 — Banco Hypothecario Lar Brasileiro; 2 — Coimbra Bueno & Cia. Ltda.; 3 — Companhia Constructora Nacional; 4 — Governo do Estado da Bahia; 5 — Centro Carioca; 6 — Prefeitura Municipal de Niteroy.

MEMBROS ADHERENTES

1 — João Chagas Bicalho; 2 — Italo Braille França; 3 — Fabio Ribeiro de Oliveira; 4 — Arthur Arcuri; 5 — Rub Schuler de Araripe Macedo; 6 — Jorge Nascimento Silva; 7 — Paulo Eugenio Figueira de Mello; 8 — Antonio Russell Raposo de Almeida; 9 — Tobias D'Angelo Visconti; 10 — Luiz Paulo Diniz Carneiro; 11 — Antonio da Silva Maia Filho; 12 — Thomaz Pires Rebello; 13 — Roberto Coelho da Rocha; 14 — Durval Coutinho Lobo; 15 — Augusto Bracet; 16 — Adolfo Moraes de Los Rios; 17 — Ferdinand Baron Bianchi; 18 — Iva Weisberg; 19 — Sergio Nunes de Magalhães Junior; 20 — Oswaldo Noronha; 21 — Alvaro de Souza Carvalho; 22 — Geraldo Martins Ourivio; 23 — Sylvio Aderne; 24 — Romeu Augusto Curado Fleury; 25 — Feliciano Penna Chaves; 26 — João Amaral Siqueira Filho; 27 — Armando Godoy Filho; 28 — Geronymo Cavalcanti; 29 — Osmari Coelho e Silva; 30 — Eduardo Duarte de Souza Aguiar; 31 — José Miler; 32 — D. Duproit; 33 — Tenente João Vieira Mello; 34 — Ezequiel Dias; 35 — Acyr Bastos; 36 — Luiz Cavalcanti; 37 — Clito Barbosa Bockel; 38 — Americo Capua; 39 — Julio Capua; 40 — Luiz Dodsworth Martins; 41 — Elihu Prado Lopes; 42 — José de Souza Rels; 43 — Adalberto Szilard; 44 — Fernando Lavrador; 45 — Armando Vieira; 46 — Luiz de Castro Dodsworth Martins; 47 — José de Oliveira Reis; 48 — Oswaldo Bittencourt Sampaio; 49 — Urano Barberi; 50 — Jorge Schnoor; 51 — Bilac Pinto; 52 — Djalma Landim; 53 — Darcy Derenussou; 54 — José Bonifacio Rodrigues; 55 — Pedro Nava; 56 — Carlos Laert Brígido; 57 — Rubem Antonio Gonçalves; 58 — Bertha Schneiderman; 59 — Arandino Ferreira Chaves; 60 — Noel Ramos de Azevedo; 61 — Aristoteles Juvenal de Faria Alvim; 62 — Paulo Filgueiras Junior; 63 — Flavio Sacramento; 64 — Lauro Durão Barbosa; 65 — Euclides de Mello Baracho; 66 — Armando Carneiro Monteiro; 67 — Pio H. Braem; 68 — Leopoldo Rodolpho Feijó Bittencourt; 69 — Alberto Pucheu; 70 — Alexandre Altberg; 71 — Flavio Caldeira Brant; 72 — Raul da Silva Veiras; 73 — Virgilio Bastos Freire Filho; 74 — Gustavo Maia; 75 — Francisco Campello Saturnino de Brito; 76 — Mario Rodrigues de Souza; 77 — Nestor de Figueiredo; 78 — José de Oliveira Marques; 79 — Octavio da Franca; 80 — Delso Mendes da Fonseca; 81 — Centro Argentino de Engenheiros; 82 — Domingos Velasco Neto; 83 — Sebastião Fragelli; 84 — Fernando S. Almeida; 85 — Associação de Engenheiros do Uruguay; 86 — Alvaro Schiller; 87 — Carlos Soares Ferreira; 88 — Fernando Pereira da Silva; 89 — Hilton Jesus Gadret; 90 — Antonio de Souza Mello; 91 — Mario Cabral; 92 — Paulo de Andrade Botelho; 93 — Ivan Pinheiro de Oliveira Lima; 94 — George Golberg; 95 — Luiz Alfredo de Souza Rangel; 96 — Hugo Thompson Nogueira; 97 — Henrique L. S. Couto Esher; 98 — Ernani Francisco da Silva; 99 — Edmundo Pimentel; 100 — Mario de Faria Zambrano; 101 — Rodolfo Boehm; 102 — Frederico Cezar Burlamaqui; 103 — Antonio Baptista Ramos Bittencourt; 104 — João Penna Filho; 105 — Henrique Neves Lafevre; 106 — Michel Elias Mahtuz; 107 — José Nobrega de Almeida; 108 — Amelio Dias de Moraes; 109 — Mario Santos Maia; 110 — José Gargione; 111 — Armando Marques Madeira; 112 — Antonio Alvares Barata; 113 — Henrique Rebello de Vasconcellos; 114 — Carlos Carvalhaes Monteiro; 115 — José Marques Sarabanda; 116 — Alde Sampaio; 117 — Oscar Caetano da Silva; 118 — Francisco Freire de Andrade; 119 — José de Albuquerque; 120 — Walter Velloso Gordilho.

MEMBROS TITULARES

Prefeitura do Districto Federal — Engenheiro Waldemar Mendonça.
Ministerio da Educação e Saude — Engenheiros José O. Saboia Ribeiro e Jorge Ribeiro Leuzinger.
Ministerio da Fazenda — Engenheiro Ulpiano de Barros.
Ministerio do Trabalho — Engenheiro Hugo G. Fabricio de Barros.
Ministerio da Viação — Engenheiro Moacyr Silva.
Ministerio da Agricultura — Engenheiros João Moreira Maciel, Glycon Paier Teixeira, Joaquim Bertino Carvalho, Angelo Murgel, Gustavo Sena e Silva, Heitor Pinto da Veiga e Henrique Vaz Correia.
Exercito Nacional — Major Raul de Albuquerque e capitão Carlos Eugenio Almeida Magalhães.
Estado de Pernambuco — Engenheiro José Estelita.
Estado do Ceará — Dr. Maciel Pequeno.
Estado do Maranhão — Engenheiro F. V. Miranda Carvalho.

Estado do Amazonas — Dr. Argemiro Vidal Pessoa.
Estado do Pará — Engenheiro Mario de Souza Martins.
Conselho Federal de Engenharia e Architectura — Engenheiros Alberto Pires Amarante, João G. Marques Porto, Affonso Eduardo Reidy, Victor Hugo da Costa e Herman Palmeira.
Conselho Regional de Engenharia e Architectura da 5.ª Região — Engenheiros Luiz O. Pinheiro Guedes, Orlando Campofiorito e Ulysses de Alcantara.
Escola Nacional de Engenharia — Engenheiros Mauricio Jopert da Silva e Natal Palladini.
Escola Polytechnica da Bahia — Engenheiro Jayme C. S. Gama e Abreu.
Departamento das Municipalidades do Estado do Rio de Janeiro — Engenheiro Estefani Vanier.
Departamento das Municipalidades do Estado de São Paulo — Engenheiro Rubens Carneiro Vianna.
Prefeitura Municipal de São Paulo — Engenheiro Carlos A. Gomes Cardim.

(Continua na página 103).

BELLO
EDIFICIO,
Á AV.
RUY
BARBOSA
N.º 204

(MORRO DA VIUVA)

CONSTRUIDO
POR

L. D'ABREU E COSTA

ENGENHEIROS ARQUITETOS CONSTRUTORES

Av. Almirante Barroso, 90-S/1214-16

TELEFONE 42-1525



Em cumprimento do programa de visitas aos centros mais representativos do progresso de nossa metrópole, os congressistas do 1.º conclave de urbanismo no Brasil estiveram na sede da empresa Gelo Seco S. A. Foi-lhes feita, aí, uma demonstração prática do processo como está sendo realizada entre nós a obtenção dessa preciosa conquista da ciência, que veio resolver um problema vital da vida urbana. Os visitantes ficaram magnificamente impressionados com o que viram na sede da Gelo Seco S. A. e sentiram no entusiasmo dos seus técnicos a certeza de que alguma coisa de útil ao Brasil está sendo concretizada.



MACEIO



Vista panorâmica, parcial da cidade.

Foi Diogo Soares da Cunha quem fundou, em 1591, a povoação de Madalena ou Subauma, que depois se denominou Alagôas, capital do solo alagoano quando este foi elevado, em 1711, à categoria de comarca. Após haver sido dominado o movimento revolucionário republicano de 1817, o objetivo político do enfraquecimento da terra pernambucana ditou um desmembramento: o território de Alagôas foi separado do de Pernambuco e transferida a sede do governo, em 1821, para Maceió, que desde 1815 gozava dos fôros de vila.

Depois de transformada a capitania em Província, Maceió foi elevada à categoria de cidade, em 1839, e desde então reconhecida como capital definitiva.

Maceió ergue-se na faixa arenosa que separa o Oceano da lagôa Mundaú, na baía de Jaraguá. A cidade, de aspecto pitoresco, é dividida em vários bairros, como Jaraguá, Pajussara, Bebedouro e Levada.

O território da capital começou a povoar-se no século XVII, entretanto, ainda no século XVIII era apenas uma povoação rudimentar, pertencente a um engenho de açúcar. Só na centúria imediata pôde ser fixada a progressão do núcleo populacional, com a edificação, no local da capela de N. S. dos Prazeres, da hoje catedral, e com o levantamento do edifício destinado à assembleia provincial.

A situação topográfica de Maceió levou Elisée Réclus a afirmar que era ela «uma cidade muitíssimo graciosa». E em verdade o é, observada do mar ou do elevado bairro do Jacutinga, no qual está o farol da barra.

A cidade tem serviços de saneamento, que são, aliás, deficientes e antiquados. É iluminada a eletricidade e os seus bairros são ligados por bondes elétricos e ônibus. Possui também serviço telefônico.

A recente inauguração do porto veio dar grande impulso à capital alagoana, melhor aparelhada para a era de transformação que se anuncia.

Brandão, Magalhães & Cia. Ltda.

ENGENHARIA — ARQUITETURA



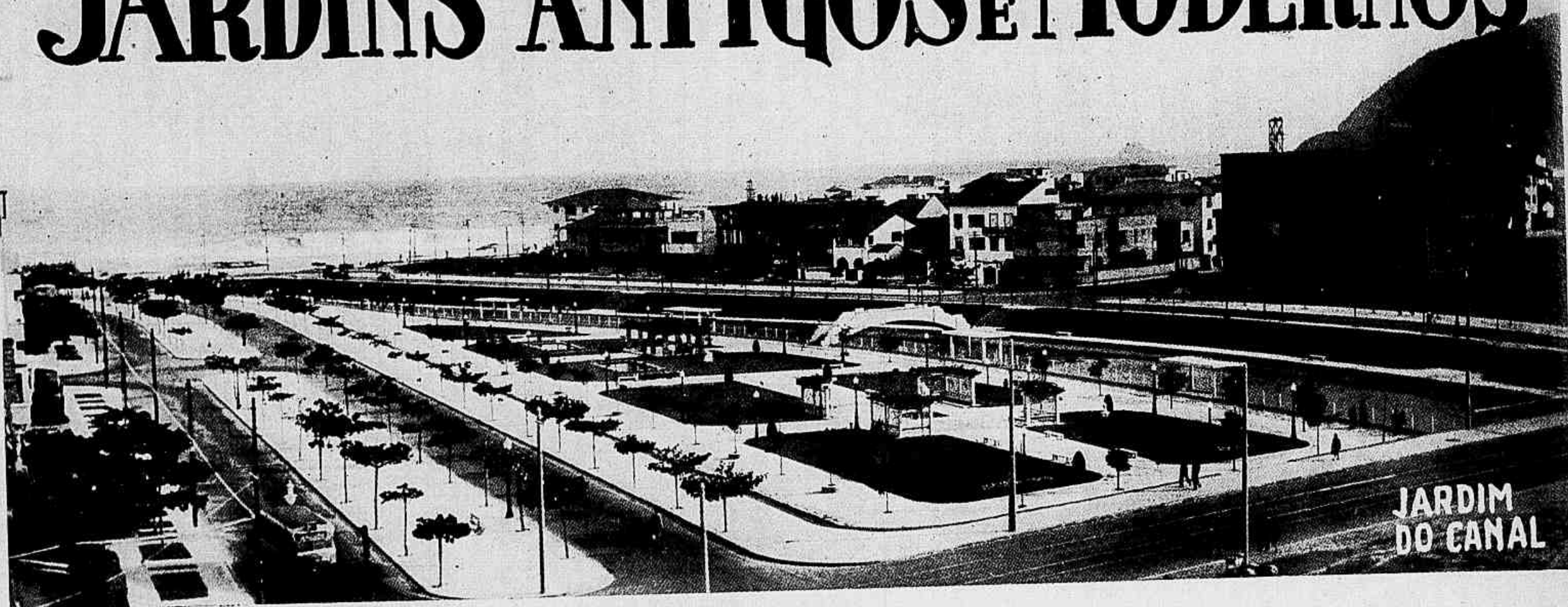
Avenida Rio Branco, 137 - 5.º and. Salas 517 a 520

Telefones: 23-3096 e 43-6773

Rio de Janeiro

Telegr.: Ranga

JARDINS ANTIGOS E MODERNOS

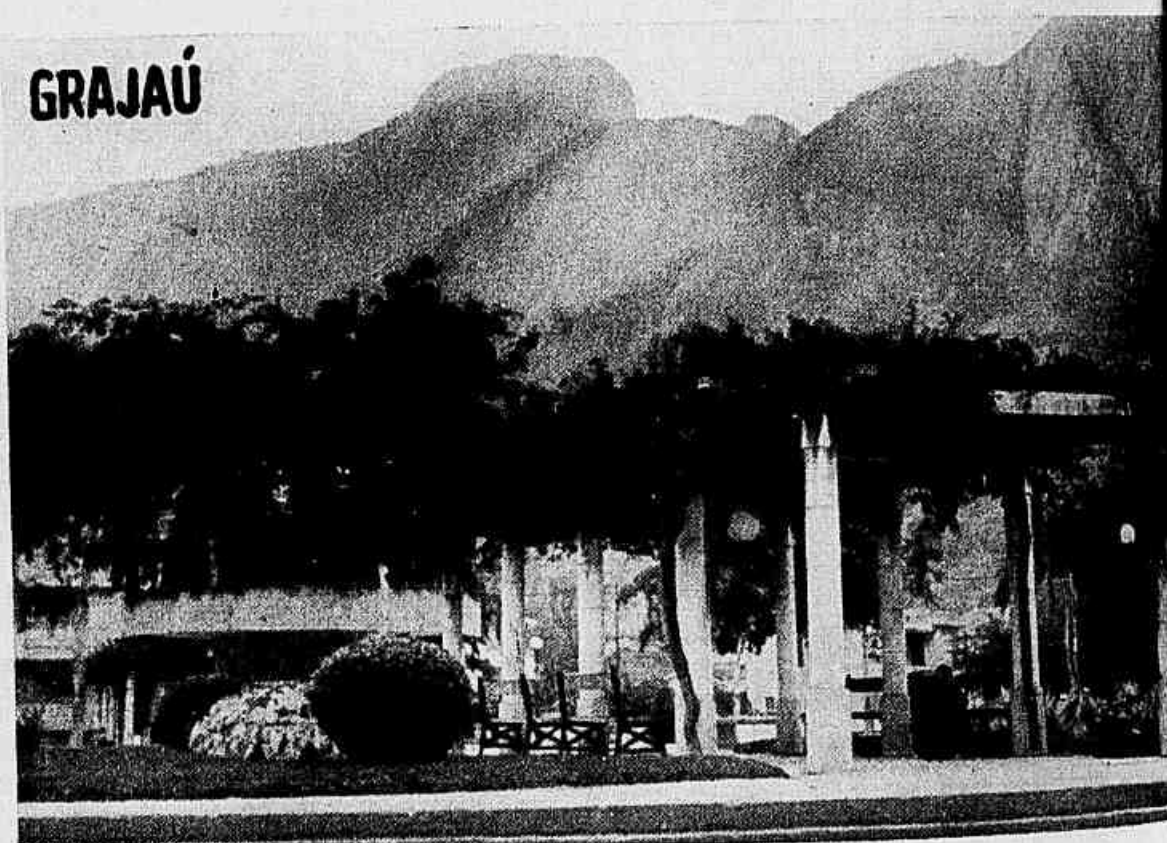


JARDIM DO CANAL



CAMPO DE SANT'ANA

GRAJAU



Se o destino dos jardins fosse unicamente o de embelezar uma cidade, já assim o seu valor seria evidente. Mas, muito mais do que para isso, eles existem para melhorar a vida dos habitantes duma "urbs" moderna. São os jardins que repousam nossa alma e nosso corpo cansados pelo trabalho diário; que alegrem a existência das crianças dos apartamentos de arranha-céus; que tornam mais natural e espontânea a vida dos homens. Por isso, os jardins precisam ter uma essência atraente e viva. Necessitam relacionar-se com os aspectos dinâmicos da vida contemporânea.

Os jardins do Brasil são curiosos. Muitos deles não cumprem exatamente a sua missão. Todavia têm geralmente uma história bonita para contar aos que chegam pela primeira vez e aspectos interessantes. Entre um ou outro defeito mostram-nos virtudes adoráveis.

O PRIMEIRO E MAIOR DEFEITO DOS JARDINS BRASILEIROS

O brasileiro admira os seus jardins unicamente para efeitos externos ou, na nossa saborosa linguagem popular — "para inglês ver". Pois o grande defeito de nossos jardins é viverem desertos. Estamos com uma reportagem em perspectiva para saber quem passeia nos jardins de nossa terra. E as respostas vão provar que de manhã só aparece um ou outro grupo de crianças; de tarde uma ou outra mamãe empurrando o carrinho do seu bebê ou fazendo um pacífico "crockchet". De noite um ou outro casal de namorados.

A praça Paris ou o jardim do Anhangabau são o orgulho das duas grandes cidades brasileiras e talvez sejam perfeitos ao menos num ponto de vista. Pois neles não há gramados pisados por crianças, ou painéis que embrulhavam merendas pelo chão, nem brinquedos quebrados pelos cantos, ou famílias passando a tarde nas suas alamedas. Permanecem sempre limpos e perfeitos. Parece até que estão dentro duma vitrine. Realizam, enfim, uma função inversa à dos jardins modernos.

O URBANISMO NORTE-AMERICANO, A PEDAGOGIA MODERNA E OS JARDINS

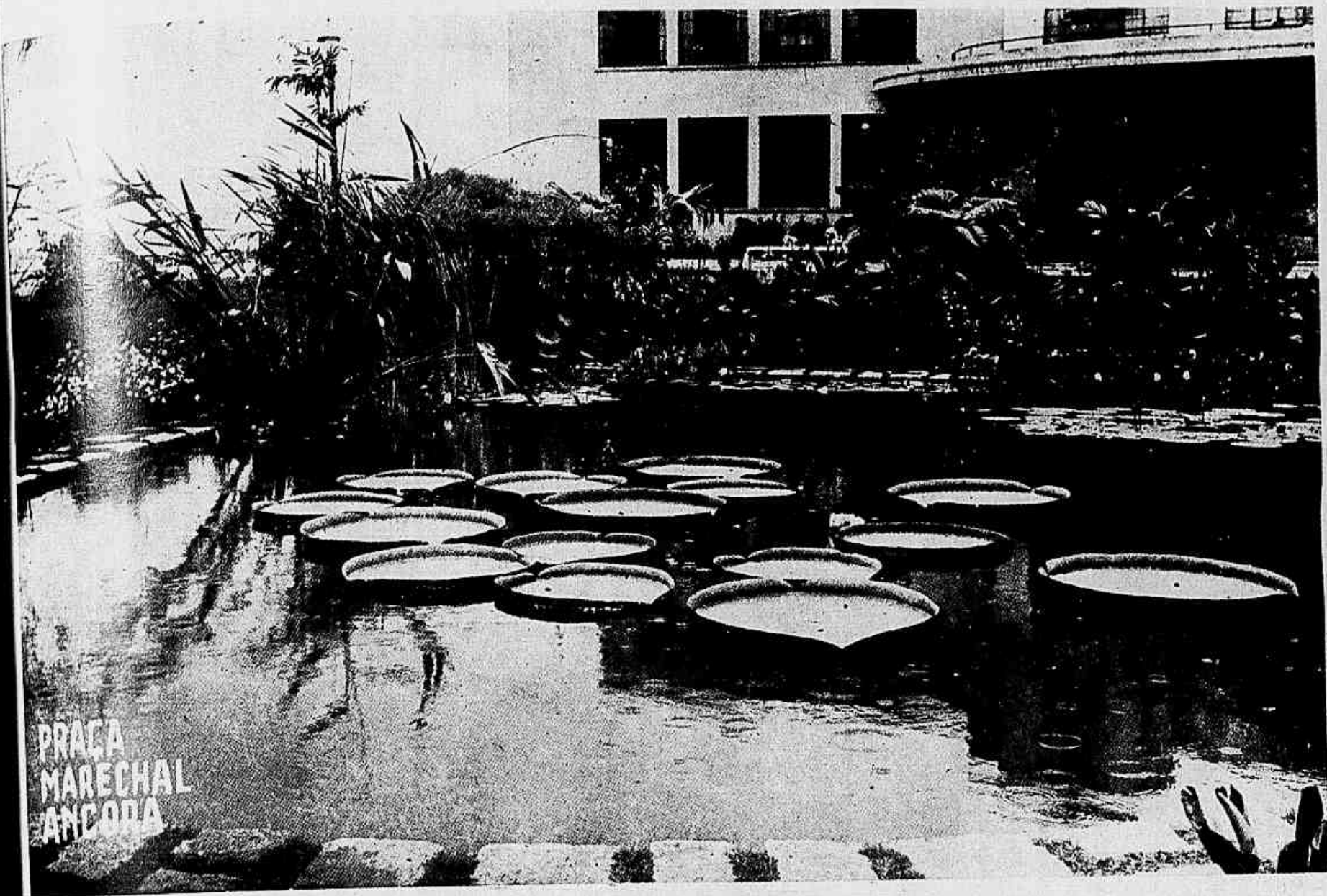
Por que reunimos num mesmo capítulo o urbanismo e a pedagogia moderna? Porque ambos têm o mesmo objetivo: tornar mais saudável a vida dos seres humanos.

O urbanismo contemporâneo visa ressuscitar os jardins, transformá-los de cousas mortas em cousas vivas. Os jardins não são mais o enfeite luxuoso duma cidade e sim a parte desta que proporcione a vida às crianças e aos adultos uma razão séria de viver. No começo deste século a higiene provou que eles eram os pulmões da cidade. A pedagogia mostrou que deviam ser utilizados como pulmões da vida mental de cada indivíduo. Deviam atrair as multidões para se recrearem e recreá-las com piscinas, teatros ao ar livre, concertos musicais, campos de educação física, playgrounds. Podem tornar-se um centro de vida social e alegre.

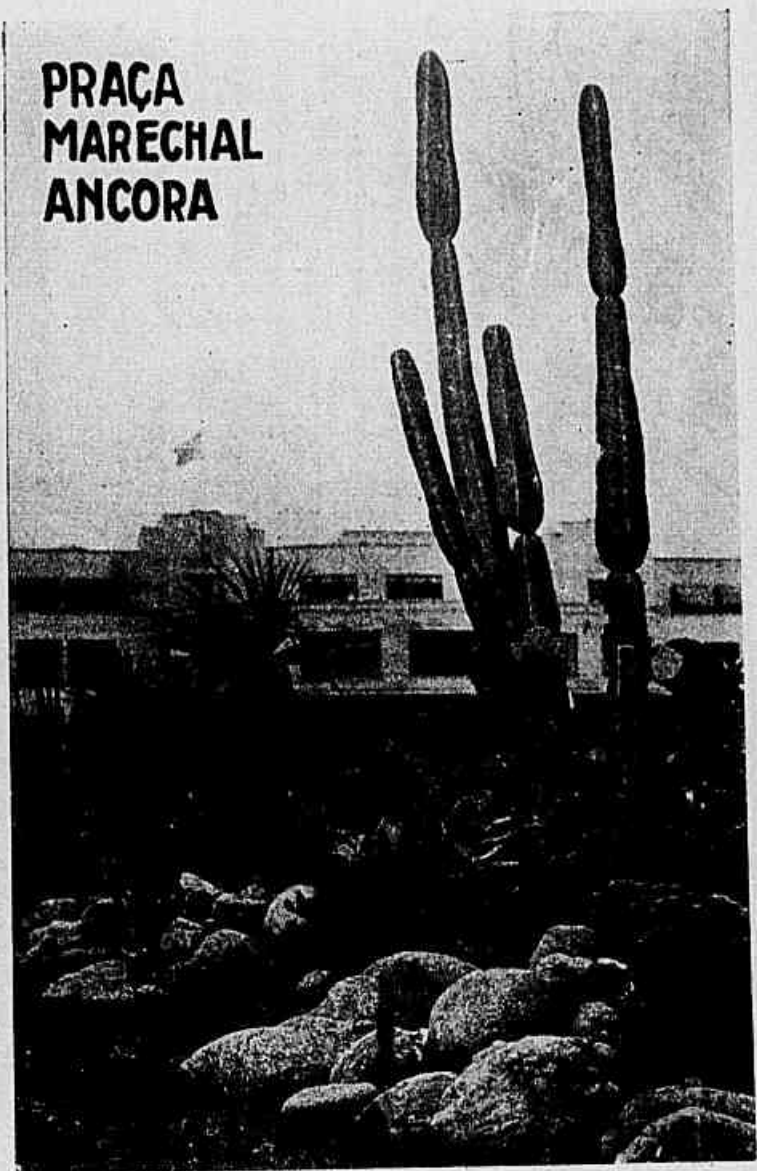
Para cumprir essa missão os norte-americanos estão construindo jardins com linhas simples e modernas, capazes de atrair as multidões pela sua beleza agradável. Mas além desses jardins modernos há os tradicionais, ricos e severos, inspirados nas emoções da lembrança que nos trazem das florestas com suas árvores gigantescas e frondosas, com seus rios ou lagos mansos. Si os primeiros trazem vida os segundos trazem prazer e descanso.



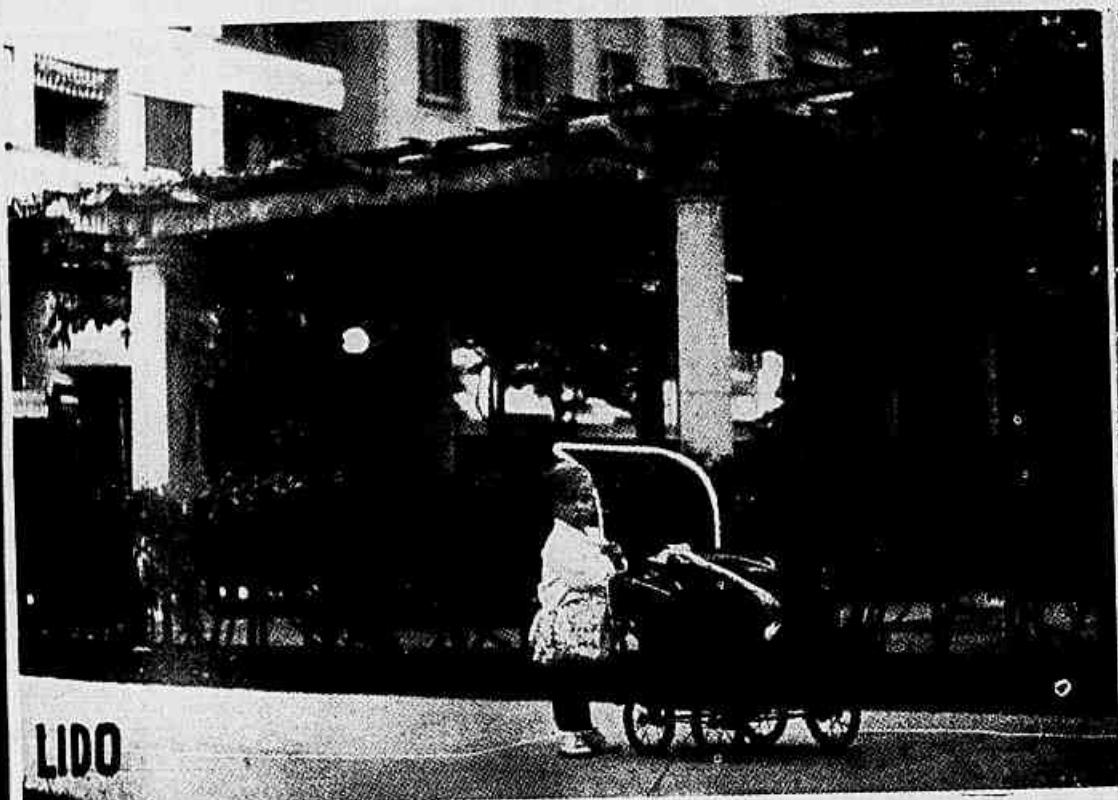
QUINTA DA BOA VISTA



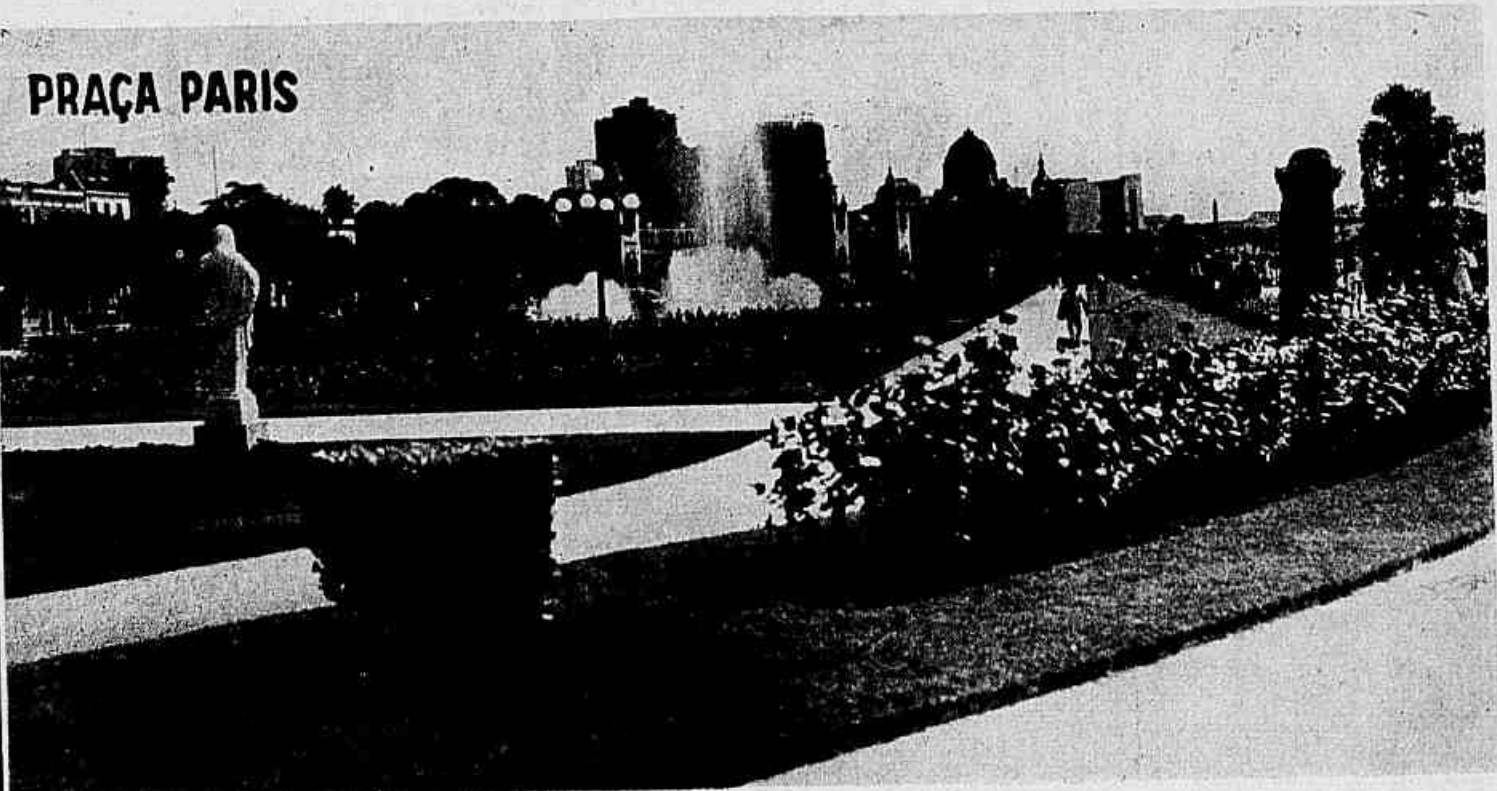
PRAÇA
MARECHAL
ANCORA



PRAÇA
MARECHAL
ANCORA



LIDO



PRAÇA PARIS



PRAÇA SAENZ PEÑA



EDIFÍCIO ANDORINHA

ESPLANADA DO CASTELLO

Construído em 1938

Construções executadas

por

J. A. COSTA & Cia.**RUA FREI CANECA, 245**

Tel. 22-4263 -- 22-8749



Residência na Avenida Epitácio Pessoa



EDIFÍCIO SEABRA

PRAIA DO FLAMENGO, 88

Data da construção: 1930

Ajardinamento e arborização do Rio

Das 35 circunscrições do Distrito Federal apenas 12 não possuem jardins. Estes são, ao todo, 56, distribuídos por 23 circunscrições, a saber: São José, 4; Ajuda, 4; Santa Tereza, 3; Glória, 5; Lagoa, 6; Gávea, 2; Copacabana, 6; Sant'Ana, 2; Gambôa, 2; Engenho Velho, 1; São Cristóvão, 2; Tijuca, 3; Andaraí, 3; Meyer, 1; Inhaúma, 1; Penha, 1; Irajá, 1; Madureira, 1; Jacarépaguá, 2; Realengo, 2; Campo Grande, 1; Santa Cruz, 1; Ilhas, 2. Não têm jardins as seguintes circunscrições: Candelária, Santa Rita, São Domingos, Sacramento, Santo Antonio, Espírito Santo, Rio Comprido, Engenho Novo, Piedade, Pavuna, Anchieta e Guaratiba.

A área total dos logradouros que têm jardins é de 1.588.081 ms. quadrados; e nesse total a área ajardinada é de 672.554. As circunscrições que têm mais são a Lagoa e Copacabana. Entretanto, São Cristóvão, com dois jardins apenas, absorve 1.011.520 ms. quadrados da área total e 395.352 da área ajardinada, isto é dois terços daquela e mais de metade desta. A desproporção corre por conta do formidável parque da Boa Vista. A menor área ajardinada está na Penha: 290 ms. quadrados.

Quanto aos logradouros arborizados, são em número de 606. Das 35 circunscrições, só Anchieta não os tem.

São eles assim distribuídos: Candelária, 6 com 152 árvores; São José 15, com 1.092; Santa Rita, 12, com 402; São Domingos, 7, com 144; Sacramento, 7, com 172; Ajuda, 15, com 993; Santo Antonio, 13, com 770; Santa Tereza, 17, com 673; Glória, 39, com 2.451; Lagoa, 32, com 3.274; Gávea, 32, com 1.802; Copacabana, 64, com 6.583; Sant'Ana, 10, com 613; Gambôa, 14, com 473; Espírito Santo, 22, com 1.922; Rio Comprido, 19, com 1.529; Engenho Velho, 40, com 3.226; São Cristóvão, 16, com 1.515; Tijuca, 50, com 4.165; Andaraí, 59, com 4.555; Engenho Novo, 23, com 1.680; Meyer, 21, com 1.709; Inhaúma, 10, com 455; Piedade, 10, com 599; Penha, 12, com 1.041; Irajá, 3, com 72; Pavuna, 6, com 364; Madureira, 5, com 190; Jacarépaguá, 14, com 933; Realengo, 10, com 636; Campo Grande, 20, com 1.319; Guaratiba, 3, com 122; Santa Cruz, 13, com 549; Ilhas, 20, com 631.

São, portanto, em número de 59.172 as árvores existentes nos logradouros do Distrito Federal, estando o seu maior número em Copacabana.

ORAM, antes de mais nada, as conquistas científicas no terreno da engenharia sanitária e no campo da medicina preventiva, particularmente da higiene, as causas determinantes da existência das cidades como grandes aglomerados humanos. Porque, em tempos que não vão tão longe, as concentrações de gente sofriam periodicamente os efeitos devastadores das calamidades mais terríveis, sob cujas consequências as populações se reduziam consideravelmente.

Mas a prática do saneamento extensivo, aliada à assistência da medicina de prevenção e, em particular, à proteção da criança, formou o ambiente dentro do qual os outros fatores determinantes do crescimento das populações e da estabilidade dos centros urbanos puderam criar e manter *urbs* imensas.

Tornada dest'arte possível a existência prolongada do indivíduo na cidade, outro problema, consequência infalível do próprio volume de população, apresentou-se bem nítido: o da movimentação dos habitantes, da prática do ir e vir, da aceleração e da sistematização do formigamento humano na cidade. E não

fossem os milagres que o motor de explosão veio operar, milagres que decuplicaram em seus efeitos após o emprêgo multiforme da eletricidade na satisfação das exigências coletivas, de certo, mau grado toda a eficácia dos meios asseguradores da existência humana em comum, jamais assistiríamos ao espetáculo admirável que se resume na vida ritmada de uma Nova York, de uma Paris: a harmonia no tumulto.

Assim, paralelamente à assistência médico-higiênica, o problema das comunicações é basilar para qualquer cidade; porque o bonde, o ônibus — cujo tipo moderno é elétrico — o subterrâneo, o elevado, o telefone e a luz — cuja importância apenas é superada pela utilidade do sol — são necessidades absolutas, que fazem da força

elétrica como que a própria alma da *urbs*. Dir-se-ia até que a turbina geradora vale para a sua cidade como um dos centros de gravitação da vida local, equiparável à fonte de água potável e aos gêneros de primeira necessidade. Daí a conceituação contemporânea a propósito de tais serviços, todos eles dependentes da energia elétrica, por consequência natural das conquistas da engenharia, e chamados de *utilidade pública*. A exploração de tais *serviços públicos* passou então a constituir negócio *sui generis*, espécie de indústria à parte, que interessa visceralmente à estrutura da cidade e por isso mesmo tem que ser regulada por princípios e normas especialíssimas. Basta considerarmos que não é indústria sujeita à lei de concorrência porém negócio que se forma sobre concessão exclusiva e longa,

monopólio aliás perfeitamente justificado, de vez que organizações destinadas a tais cometimentos, complexas por sua natureza, não se formam nem se movimentam sem a inversão de grandes capitais. E não se podem empenhar nos torvelinhos da competição livre, em busca duma vitória cuja conquista se consumaria pelo barateamento do *serviço* mas aviltamento do material,

com evidente risco para os interesses coletivos.

Toda essa ordem de considerações inspirou, pois, uma nova política orientadora do Poder Público em suas relações com os donatários de tais encargos: concessão dos serviços por meio de concorrência pública inicial, contratos em termos que permitam reexame a todo momento de qualquer cláusula — tudo subordinado à legislação apropriada que discipline o assunto, coibindo abusos, limitando razoavelmente os lucros em favor do constante aperfeiçoamento do serviço, evitando os choques entre a coletividade e as empresas, em conformidade com o princípio lógico segundo o qual estas são servidoras do público e não o público servidor delas.

Os Estados Unidos da América do Norte, a terra mais eletrificada do mundo e na qual o conceito de liberdade corre paralelamente à noção do interesse coletivo modernamente entendido, são o país do globo em que, sob a orientação de seu atual Presidente, estas ideias tem mais ampla aceitação assim na doutrina judiciária como na prática dos tribunais e da administração.

A regulamentação efetiva dos serviços de utilidade pública constitui, de fato, uma necessidade tão premente quanto a existência dos próprios serviços, razão por que a Constituição Brasileira de 1934 mandou que lei federal regulasse a fiscalização e a revisão das tarifas dos serviços explorados por concessão ou delegação para que, no interesse coletivo, os lucros dos concessionários ou delegados não excedessem à justa retribuição do capital, que lhes permitisse atender normalmente às necessidades públicas de expansão e melhoramento desses serviços.

A Constituição atual consigna dispositivo idêntico, e por força do mesmo foi organizada uma comissão composta de homens notáveis, os quais reunidos estudaram o tema à luz da realidade nacional e das lições de outros povos, chegando a conclusões positivas: nossos serviços de utilidade pública devem ficar subordinados à Regulamentação Efetiva por Comissões; estas deverão exercer funções administrativas, jurisdicionais e legislativas; suas decisões serão inapeláveis; terão elas completos poderes de fiscalização da contabilidade e vida íntima das empresas; serão impostos, sob penas rigorosas, deveres de lealdade nas informações prestadas pelos concessionários de serviços públicos; far-se-á a exploração dos serviços na base do custo, prevalecendo para avaliação o *custo histórico*; será incontestável a competência da Comissão Central Federal para todo o território nacional por intermédio das subcomissões estaduais, umas e outras entregues a homens de bem e de ação em todos os sentidos, suficientemente remunerados.

Da execução desse plano — de tão vastas proporções — todo o país se beneficiará largamente; mas a *urbs* brasileira, em particular, ganhará muito com esse regime, que estabelece, entre o poder governamental e as empresas de serviços públicos, verdadeira intimidade de vasos comunicantes.

Que o 2.º Congresso Nacional de Urbanismo possa registrar esse fato como do domínio das realidades; entretanto, se não puder, certamente agitará o problema para que não se retarde por mais tempo a abertura de horizontes tão auspiciosos à *urbs* em nossa pátria.

A URBES e os Serviços Públicos

G R A T U L I A N O B R I T O

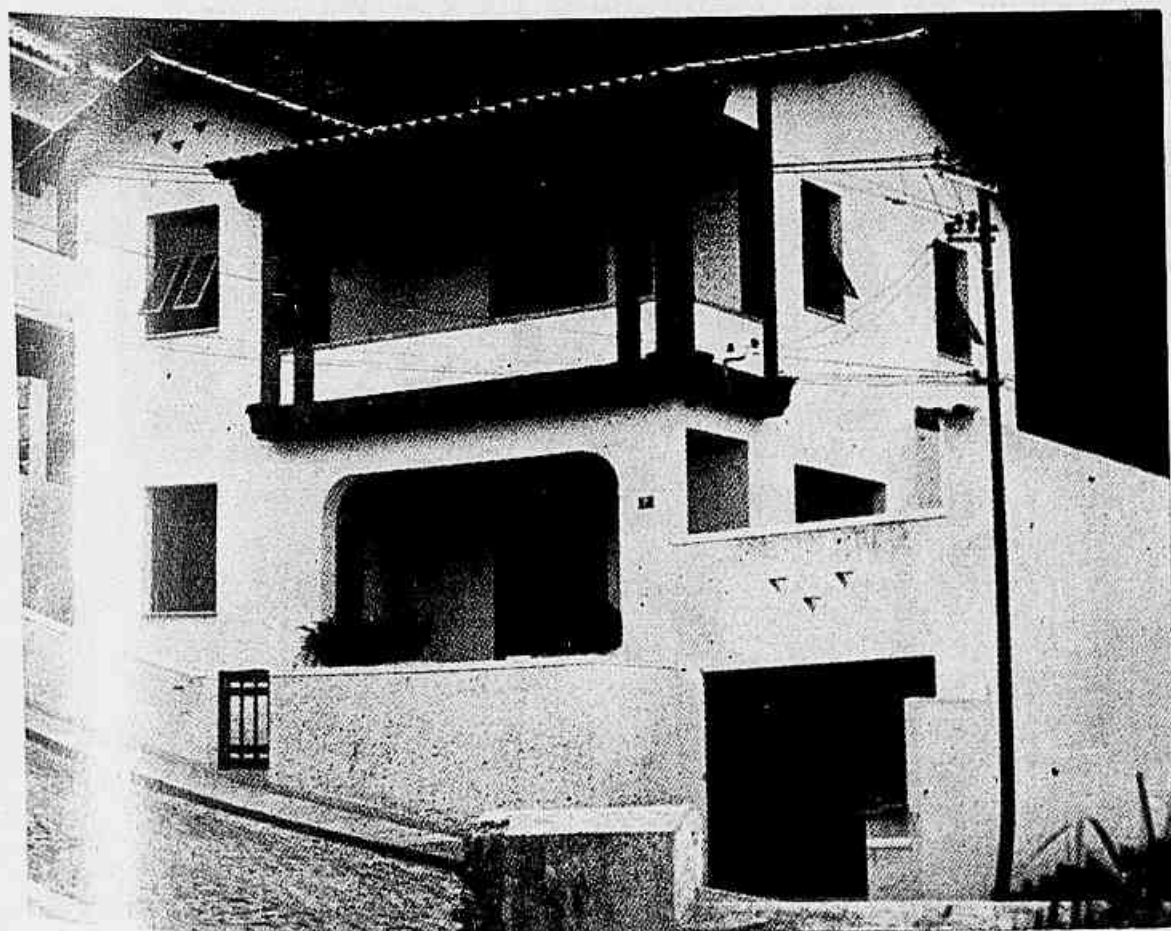
ARCHITETURA E CONSTRUÇÕES

Marcos Amoroso Costa

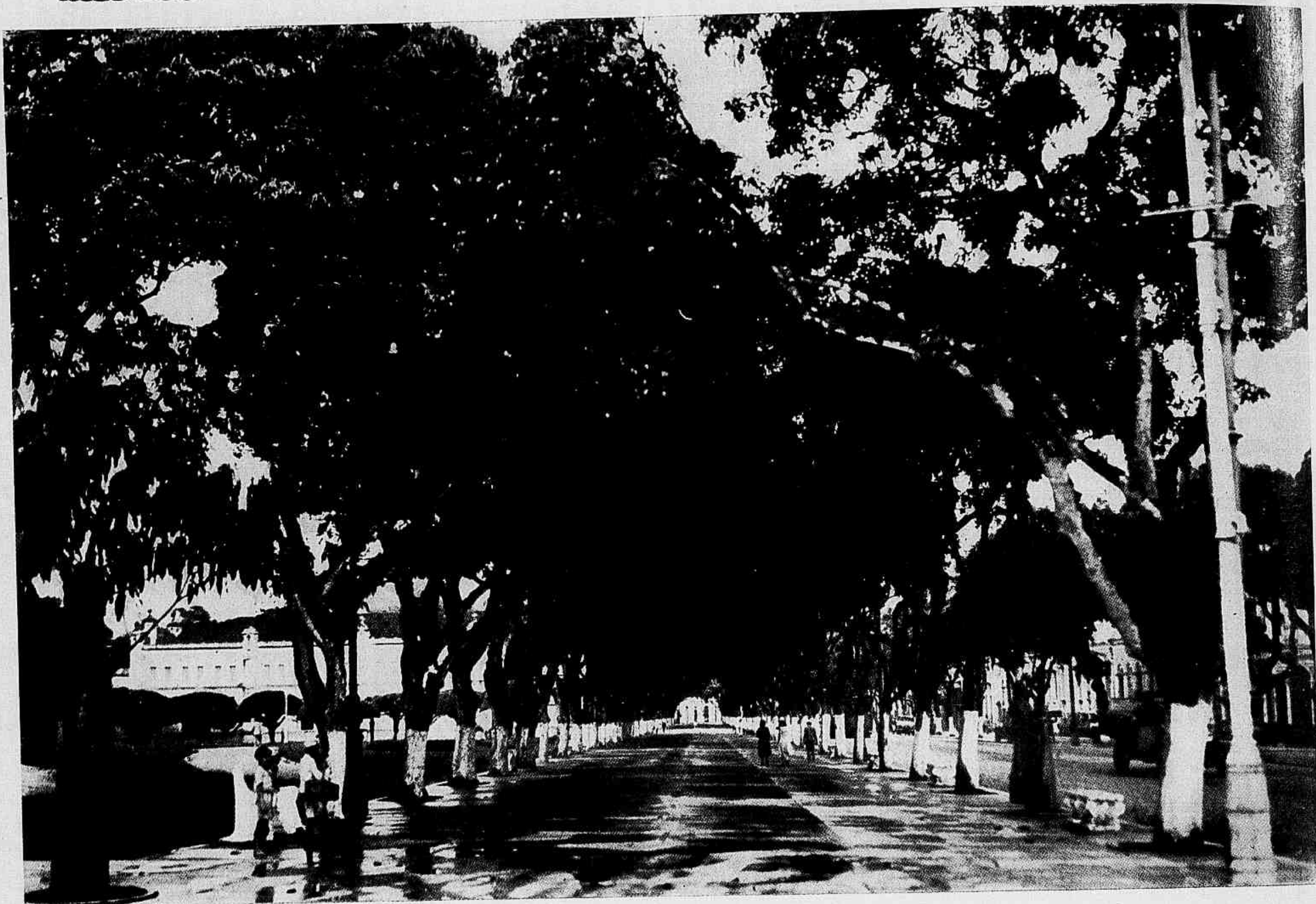
ENGENHEIRO ARCHITETO — Diplomado

RUA NASCIMENTO SILVA, 196

Tel. 27-8645



Obra: Rua Pompeu Loureiro n. 70
(RESIDENCIA) CASA 1ª



Trecho da Avenida de Nazareth, em Belém do Pará, com a sua arborização de mangueiras.

Belém do Pará

A capital paraense foi fundada, com o nome de N. S. de Belém, em 12 de Janeiro de 1616, por Francisco Caldeira Castelo Branco. O nome da nova povoação rememorava a data de 25 de Dezembro anterior, dia em que o capitão-mór Castelo Branco partira do forte de São Felipe com uma expedição, para novas descobertas e colonizações.

Belém, que com o tempo ficou sendo chamada comumente *Pará tout court*, fica situada na margem oriental da baía de Guajará, a 138 quilômetros do Oceano. Tendo sido capital do Maranhão em 1643 e 1652, da Capitania do Grão-Pará e Rio Negro em 1772, da Província em 1815, continuou, com a proclamação da República, a ser capital do Estado.

A cidade tem bastante de colonial e muito de moderno, registrando seu período de engrandecimento material na administração Antônio Lemos, seu maior animador. De então por diante ficou, a bem dizer, parada, e só nos últimos dez anos reencetou sua transformação.

Belém do Pará é, inequivocamente, uma grande cidade, com beleza e com majestade. Possui todos os requisitos dos centros adeantados: água, luz, saneamento, viação elétrica, telefones, ônibus, etc.

Os serviços de água datam de 1890; presentemente, iniciado pela interventoria Barata e continuado pelo governo José Malcher, a cidade possui um serviço de Tratamento de Águas moderníssimo um dos melhores do Brasil, tendo os cofres estaduais despendido cerca de 5 mil contos.

A iluminação elétrica data de 1888 e os bondes elétricos de 1908.

O serviço de esgotos é precário, tendo a Prefeitura aberto concorrência o ano passado para sua conclusão.

O serviço telefônico data de 1898; o de ônibus, de 1933.

O serviço de águas está a cargo do governo, que cobra mensalmente, qualquer que seja o consumo, salvo em fábricas e oficinas, 8\$000. A luz e a viação elétricas são exploradas por companhia particular e os ônibus por várias empresas.

Há 160 bondes em circulação e 150 ônibus.

Os telefones são em número de 3.600. O serviço ainda é manual; somente dentro de três meses ficará concluída a montagem para o serviço automático.

O serviço de limpeza pública é feito por caminhões apropriados e o lixo é levado para um forno crematório, sistema, aliás, moderno e utilíssimo aos interesses higiênicos da cidade.

A Prefeitura não tem, presentemente, planos urbanísticos, porque as suas rendas têm grande aplicação, além da limpeza e conservação da cidade, em obras de assistência social. Basta dizer que o prefeito Abelardo Condurú auxilia a Santa Casa da Misericórdia, o Asilo Dom Macedo Costa, onde há duzentos velhos internados e mendigos; a Ordem Terceira de S. Francisco e outras instituições pias.

A população atual de Belém é calculada em 350.000 habitantes.

A maior área da cidade é calçada a paralelepípedos.

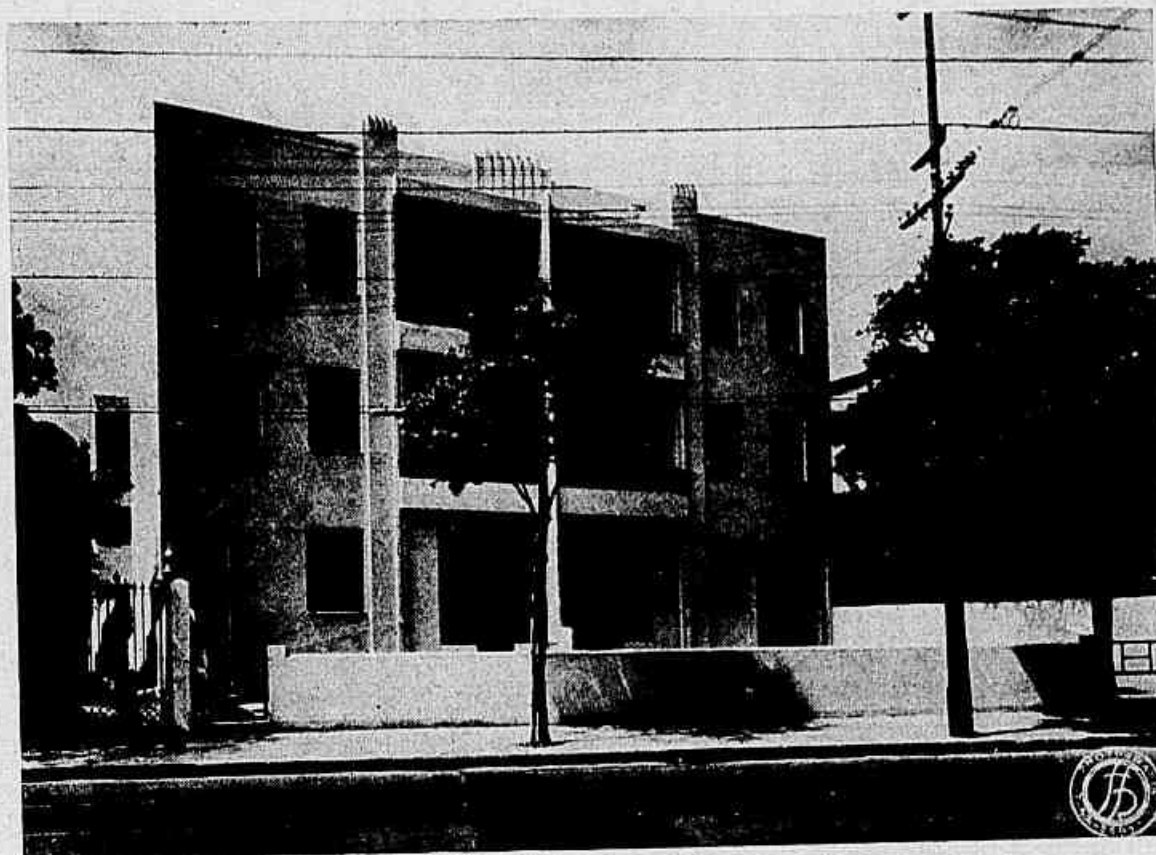
A arborização pública é constituída quasi exclusivamente de mangueiras, as quais formam sobre as ruas verdadeiros túneis esmeraldinos, que atenuam a insolação.

Como instituições culturais existem na cidade a Academia Paraense de Letras, o Instituto Histórico e Geográfico do Pará, Sociedade Paraense de Educação, Teatro do Estudante, etc.

A Saúde Pública tem prestado reais serviços. O governo federal colabora com o do Estado e Município e os postos de saúde proporcionam toda assistência à população pobre. O Instituto de Assistência à Infância é instalada moderníssima e socorre em consultas diárias e medicamentos milhares de crianças insalubres. O Educandário Eunice Weaver está prestes a ser concluído, destinado aos filhos de leprosus. Estes têm o Leprosário do Pará, onde tudo é conforto e vigilância médica. Há os Expostos da Santa Casa de Misericórdia, mantido pelo governo; Beneficente Portuguesa, Casa de Saúde Marítima, Ordem Terceira de S. Francisco de particulares. A Santa Casa tem uma população de 1.000 a 1.100 doentes, afórta consultas na Porta; a Beneficente tem 200 leitos; a Marítima, 50; a Ordem Terceira, 50.

(Continuação da página 96).

EDIFÍCIO AIDA — Rua Conde de Bomfim n.º 148 (Tijuca)



CONSTRUIDO POR:

ANTONIO PEREIRA DAS NEVES

Escritório e Oficina: RUA UBALDINO DO AMARAL, 84

TELEFONE 22-2830 ♦ RIO DE JANEIRO

Prefeitura Municipal de Belo Horizonte — Engenheiro João Boltshauser.
 Prefeitura Municipal de Curitiba — Engenheiro Rosaldo G. de Mello Leitão.
 Prefeitura Municipal de Belém do Pará — Engenheiro Sylvio C. de Leão Teixeira.
 Prefeitura Municipal de Aracaju, Sergipe — Engenheiro Floro Freire.
 Prefeitura Municipal de Itabaiana, Sergipe — Engenheiro Tito Livio Sant'Anna.
 Prefeitura Municipal de Estância, Sergipe — Dr. Mauricio Graccho Cardoso.
 Prefeitura Municipal de S. Paulo, Sergipe — Dr. Leonel Santiago.
 Prefeitura Municipal de Campo do Brito, Sergipe — Engenheiro Tito Livio Sant'Anna.
 Prefeitura Municipal de Propriá, Sergipe — Engenheiro Floro Eduardo Freire.
 Prefeitura Municipal de Ponta Porã, Mato Grosso — Engenheiro Francisco Saturnino de Brito.
 Secretaria de Viação do Estado de Minas Geraes — Engenheiro Romeu Deifles.
 Secretaria de Saúde e Assistência do Distrito Federal — Coronel Jesuino de Albuquerque.
 Club de Engenharia do Rio de Janeiro — Engenheiro Luiz R. Cavalcante de Albuquerque, José D. Belfort Vieira, F. Saturnino de Brito, Jerônimo Monteiro Filho, João Luiz Monteiro, Mario de Souza Martins, Francisco Benjamin Galoti, Carmem Portinho, Manoel do Rego Barros e José Francisco da Silva.
 Sindicato Nacional de Engenheiros — Engenheiros Arthur Alberto Werneck, Durval Brochado Marta, Marcello Carneiro de Mendonça, Victor Ribeiro Leuzinger, José Moacyr de A. Sobrinho, Demosthenes Rockert, Mario Esther Ramalho, Hermano Cupertino Durão, Alberto Sá Freire Paes e Ernesto Luiz Greve.
 Instituto de Engenharia de S. Paulo — Engenheiro Rubens Gouveia Carneiro e Michel Elias Mahfuz.
 Associação de Engenharia da Prefeitura do Distrito Federal — Engenheiros Albino dos Santos Franco e Déa Paranhos.
 Sociedade Mineira de Engenheiros — Engenheiros Lincoln Continentino e Nelson C. Pereira da Silva.
 Instituto Polytechnico da Bahia — Engenheiro Americo Furtado Simas.
 Associação de Engenheiros e Arquitetos — Engenheira Ila S. Ararape Macedo.
 Sindicato Mineiro de Engenheiros Sanitarios — Engenheiro Lincoln Continentino.
 Sociedade Mineira de Arquitetos — Engenheiro-arquiteto Celso José Werneck.
 Instituto de Arquitetos do Brasil — Arquitetos — Raphael Galvão, Roberto Magno de Carvalho, Marcello Roberto, Affonso Eduardo Reidy, Hermínio Andrade e Silva, Oscar Niemeyer, Atilio Corrêa Lima, Paulo Barreto, Paulo Camargo e Almeida, Lucas Mayrhofer, Paulo Candiota, Milton Roberto e Ricardo Antunes.
 Associação dos Constructores Civis do Rio de Janeiro — Engenheiros Raphael Dutra e Jorge Oliveira Castro.
 Centro Carioca — Sr. Aracy Soares, engenheiros Estelita Lins, Adalberto C. Sant'Anna, Edmundo Pederneiras, Edmundo Miranda Jordão, Julião Martins Castello, drs. Gabriel de Souza Aguiar, Heitor Beltrão, Raul Araujo Maia, engenheiros Francisco Baptista Oliveira e sr. Ariosto Berna.
 Sociedade Amigos da Cidade — Sr. Mattos Pimenta.
 Associação de Imprensa Periodica Paulista — Professor José Padua.
 Centro Paulista — Sr. Carlos Kiehl.
 Sindicato dos Empregados no Commercio do Rio de Janeiro — Sr. Cupertino de Gusmão.
 Rotary Club do Rio de Janeiro — Engenheiro Alberto Pires Amarante, drs. José Mariano Filho e Americo Campello.
 Institutos de Aposentadorias e Pensões — Engenheiro Lafayette H. Freitas.
 Caixas de Aposentadorias e Pensões — Engenheiro Olavo Reig de Campos.
 Instituto Geographico Agostini do Brasil — Dr. Giuseppe Centola.
 Instituto Brasileiro de Hygiene Mental — Dr. Plinio Olyntho.
 Departamento de Imprensa e Propaganda — Dr. F. B. Assis Figueiredo.
 Sindicato Brasileiro dos Advogados — Dr. Adamastor Lima.
 Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriarios — Engenheiro Lafayette Hermínio de Freitas, Alberto de Mello Flores e Luiz Mettre.
 Collegio Pedro I — Professor Otto Silva Souza.
 Banco Hipotecario Lar Brasileiro — Engenheiros Floriano Brilhante e Fausto Carneiro.
 Constructora Artechnica Ltda. — Engenheiro F. Baptista de Oliveira.
 Gusmão Dourado & Baldassini — Engenheiro Mario Gusmão.
 Empresa de Construções Geraes Ltda. — Engenheiro Jorge Furquim Werneck.
 Sociedade Anonyma do Gaz do Rio de Janeiro — Engenheiro A. L. Silveira.

Cia. Carris Luz e Força do Rio de Janeiro — Engenheiros Ciro Farina e Raul Caracas.
 Companhia Telephonica Brasileira — Engenheiro Antonio F. Jacobina Filho.
 Coimbra Bueno & Cia. Ltda. — Engenheiros Alberardo Coimbra Bueno, Geronimo Coimbra Bueno, Francisco P. Marques Lopes e Jorge A. Diniz Cordeiro.
 A. R. Giannetti & Cia. Ltda. — Engenheiro Moacyr Catão.
 Bom Sucesso Foot-ball Club — Sr. Domingos V. Caruso.
 Club dos Democraticos — Sr. Alfredo Alves da Silva.
 Rotary Club de Belo Horizonte — Engenheiro Lincoln Continentino.
 Touring Club do Brasil — Drs. Arnaldo Vieira e Edgard Chagas Doria.
 Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul — Drs. Mario Dias, Ary Pavão, Léo Travassos e Sady Mello Silva.
 Estado da Bahia — Dr. João Marchesini.
 Prefeitura de Itaparica, Bahia — Dr. João Marchesini.
 Departamento das Municipalidades do Estado do Pará — Dr. Mario de Freitas Guimarães.
 Associação dos Engenheiros da E. F. C. B. — Drs. Demosthenes Rockert e Herman Palmeira.
 Club de Engenharia de Pernambuco — Drs. Alde Sampaio e Lino Colona.
 Cia. Constructora Nacional S. A. — Drs. Ernesto Blanz, Hermano Shroder e Walter Christoph.
 Prefeitura Municipal de Santarém, Pará — Dr. Mario de Freitas Guimarães.

FORAM AS SEGUINTE AS PRINCIPAES THESES APRESENTADAS E DISCUTIDAS

"Codigo Urbanistico Brasileiro" — F. Baptista de Oliveira e Elmano Cruz; "Instituto da Casa Popular" — F. Baptista de Oliveira; "Departamento Nacional de Urbanismo" — Mario de Souza Martins; "O Problema das Favelas no Rio de Janeiro" — José Marianno Filho, Alberto Pires Amarante e Americo Campello; "Qual a solução mais conveniente para o problema da habitação dos operários e funcionários do Brasil?" — Henrique Neves Lafevre; "Serviços de Utilidade Publica" — Luiz de Anhaia Mello; "Patrimônio Historico e Artistico" — Ariosto Berna; "Considerações acerca dos Serviços de Utilidade Publica" — Miranda Carvalho; "Circulação e Urbanistica" — Giuseppe Centola; "Algumas indicações para a solução do problema do congestionamento" — Mario de Souza Martins; "Protecção dos monumentos historicos e artisticos" — João Marchesini; "A geographia urbana e sua influencia sobre o urbanismo" — Jeronymo Cavalcanti; "Plano Director" — Gustavo Maia; "Curso de Administração Municipal e Urbanismo" — Luiz Dodsworth Martins; "Planos reguladores para os nucleos colonias", "Classificação e Disseminação dos Logradouros Publicos" — Waldemar Paranhos de Mendonça; "Comissão do Plano" — Adalberto Cumplido Sant'Anna; "O Urbanismo nos Municipios" — Stephane Vannier; "Plano Territorial" — Amelio Dias de Moraes; "Regulamentação para loteamentos" — Tobias Visconti; "Deve um urbanista ser um Architecto, um Engenheiro, ou um Geometra" — Jayme Cunha da Gama e Abreu; "A Formação das cidades" — José Marques Sarabanda; "A Lygiotechnica e o Urbanismo" — F. Saturnino de Brito Filho; "Como resolver o problema das favelas?" — Luiz de Castro Dodsworth Martins; "Detalhes de Urbanismo" — João Marcelino Ferreira da Silva; "Hygiene Mental e suas relações com o Urbanismo" — Plinio Olyntho; "O Urbanismo e a creança" — Rachel Prado; "O Turismo sob o ponto de vista urbanistico" — Aracy Soares; "Sexualidade e Urbanismo" — José de Albuquerque; "Glossario Technico Urbanistico" — Waldemar Paranhos de Mendonça; "Departamento de Imigração, Colonização e Urbanização" — José Marques Sarabanda.

Os trabalhos decorreram numa continua atmosfera de entusiasmo e na mais perfeita ordem, mobilizando certos debates um maior numero de vozes, o que movimentava vivamente o plenário.

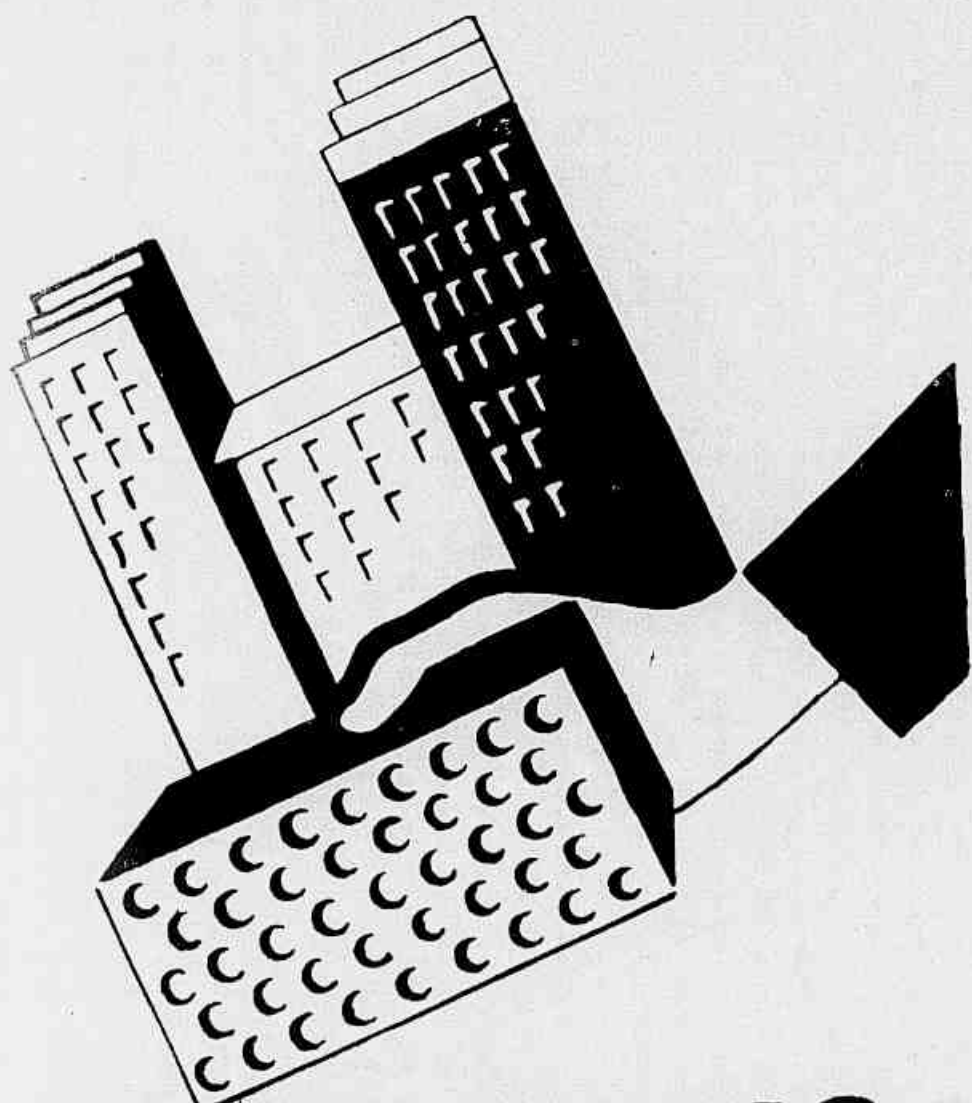
Como vimos na relação atrás publicada, foram debatidos os mais actuaes e por vezes avançados problemas, cuja solução muito tem preocupado o espirito nacional, muitos delles a caminho de serem resolvidos por nossos homens de governo. O Congresso não se entregou, como vimos, a meras byzantinices, nem se limitou a abordar questões de simples caracter decorativo. Foram suggeridas soluções para casos de arborização, ventilação e hygienização das cidades, assim como se tratou com carinho da preservação do patrimônio artistico e historico legado pelo passado. A questão do mocambo e da casa do pobre foi, sem duvida, um dos mais opportunos temas debatidos nesse I Congresso, já pelo seu caracter eminentemente social, já por envolver a sua discussão louvaveis propositos da mais salutar therapeutica urbana.

Em breve serão publicadas em volume todas as theses e debates travados no I Congresso Brasileiro de Urbanismo, e a intelligencia e o orgulho nacionaes sentir-se-ão lisongeados quando possuirem essa prova objectiva de que ha homens no Brasil que se reúnem não apenas para desfructar as horas amaveis de um convívio realmente de elite, mas para decidir e resolver de facto.

Temos confiança de que as suggestões apresentadas e debatidas com tanto ardor e patriotismo não ficarão condemnadas a morrer asphyxiadas pela "poeira dos archivos", na expressão do proprio Presidente do Congresso, uma vez que S. Ex. o Presidente Getulio Vargas demonstrou o maior interesse em tomar conhecimento das conclusões a que chegaram os congressistas.

O II Congresso Brasileiro de Urbanismo reunir-se-á, conforme deliberação desse I Congresso, na cidade do Recife, a progressista e encantadora capital de Pernambuco, que atravessa actualmente uma intensa phase de melhoramentos devidos á operosidade e zelo da actual administração municipal.

Esta revista congratula-se com os illustres congressistas pelo exito que alcançaram os seus trabalhos e faz votos para que os mesmos exemplos de elevação de vistas e unidade de propositos se verifiquem no futuro conclave, como uma herança inestimavel recebida dos membros do I Congresso Brasileiro de Urbanismo.

Alvenarias Multicellulares**CASA SANO**

Ti los "Casa Sano", blocos e Lageotas de cimento e areia, multicellulares, patente n.º 18.449

Fabricantes especialistas de quaesquer productos de cimento armado, blocos, etc.
 Casas decantadoras verticaes "OMS" (Patente n.º 15.469)

Peçam catalogos e informações:

dos Ourives, 40 — Caixa Postal 1924 — Rio
 Phones: 23-4838 e 23-3931

Material bom -- dá satisfação

A capital do Ceará pôde, a rigor, remontar a 1613, quando Jerônimo de Albuquerque fundou em Jericoaquara — "buraco das tartarugas" — um porto, com uma fortaleza consagrada a N. S. do Rosário. Mais de um século após, provavelmente em 1725, surgiu a vila

propriamente dita, que foi erigida em cidade em 1823 e capital da província, de nome com origem naquela fortaleza do século XVII, cidade da Fortaleza de Nova Bragança. Diz-se também que a fortaleza data de 1649, o que parece pouco provável, porque então se achava o Ceará sob o domínio dos holandeses, e não consta tenham sido estes os fundadores da cidade.

A capital, aberta para o Atlântico, fica situada entre a foz do rio Ceará e a ponta de Mucuripe.

Da fundação, que data do século XVII, até o começo do século XIX o núcleo populacional contava apenas quatro ruas, num quadro, e seus habitantes não iam além de dois mil. No governo de Luiz Barba Alado de Menezes, que abrangeu o período de 1808 a 1812, foi feito o levantamento da planta do porto e o núcleo cresceu de algum modo. Depois de Menezes, no governo imediato, de Manoel Inácio de Sampaio, surgiu a primeira sistematização urbanística de Fortaleza, devida ao engenheiro coronel Antonio José da Silva Paulet, autor da planta que deu à cidade a regularidade dos taboleiros de xadrez.

Destacou-se extraordinariamente, no que toca ao aspecto da cidade, a administração de Antônio Rodrigues Ferreira — de nome gravado na maior praça da capital cearense — o qual mandou fazer nova planta, sobre a de Paulet, e deu vigoroso impulso à já então cidade de Fortaleza. Sua obra foi continuada por Adolfo Herbster, filho de Pernambuco, e pelo major Tibúrcio Cavalcanti.

No momento, foi restabelecida a

Fortaleza

Comissão do Plano da cidade, que tivera vida efêmera, e de prevêr um notável desenvolvimento urbanístico da cidade, que já possui condições acentuadas de grande centro de população. Fortaleza conta 130 longas ruas, 17 praças e 15 jardins.

A primeira iluminação da capital, de exploração particular, foi a gás carbônico, inaugurada em 17 de Setembro de 1867. Tal sistema perdurou até Abril de 1914, quando foi inaugurada a iluminação elétrica nas casas de residência e edifícios públicos. Con-



*Vista panorâmica,
parcial, de
Fortaleza.*

GRANDES FORNECEDORES
DE
MATERIAES PARA CONSTRUÇÃO
EM GERAL

CASA CORRÊA DE MENEZES
HORTA & C.ª

Loja e Escritório
Rua Visconde Inhauma 97
Tel.: 43-0328 --- 43-6458

Trapiche
Rua Equador 28

Deposito
Rua da Gambôa 111
Rio de Janeiro

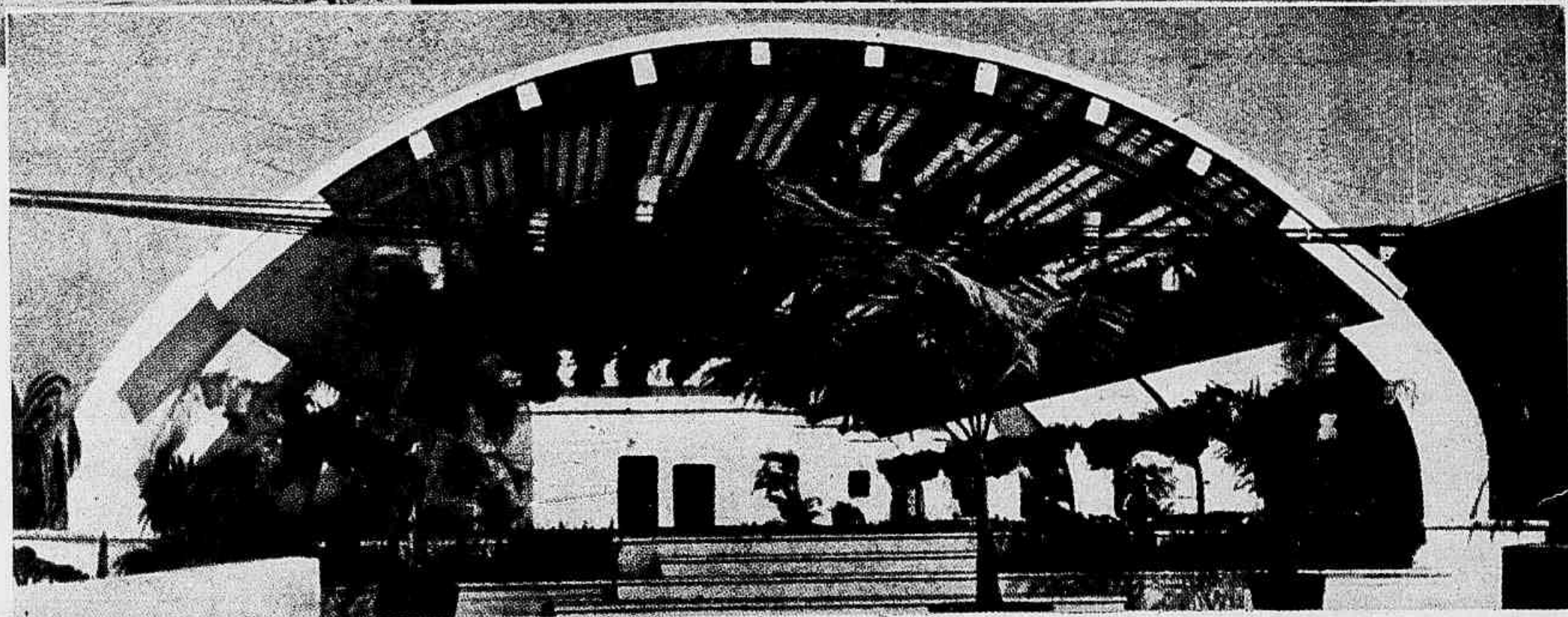
ENTREPOSTO FEDERAL DA PESCA

MINISTERIO DA AGRICULTURA

R. REBECCHI & CIA.

SOCIEDADE EM
COMMANDITA
POR ACCÕES
ENGENHARIA,
ARCHITECTURA
E CONSTRUÇÕES.

Vista geral do sumptuoso
edifício



Pergola sobre o Terraço

inuares, entretanto, os logradouros públicos ser iluminados a gás carbônico até 1 de Dezembro de 1935, quando foi escolhida a eletricidade para os mesmos.

Serviços de agua e esgotos, que são de 1926, foram inaugurados em 3 de Maio de 1926.

Primeiro serviço de bondes, que data de 1879, foi a tração animal, substituída pela elétrica em 17 de Outubro de 1913. A exploração é particular.

Ônibus foram introduzidos na cidade em 1925, pertencendo a diversas empresas particulares.

Trecho da Praça do Ferreira, em Fortaleza.



A primeira linha telefônica foi instalada em 11 de Fevereiro de 1883, a título de experiência, sendo iniciado o serviço regular em 8 de Outubro de 1890. O moderno serviço automático foi inaugurado em 1 de Janeiro de 1938. O serviço telefônico é explorado pela Prefeitura.

Dotada de todas as condições modernas que se exigem nas cidades de vulto, Fortaleza é uma das boas capitais do Brasil e uma das mais importantes cidades do norte do país. Erguida com requisitos naturais de beleza e pitoresco, dia a dia se apuram suas qualidades de centro progressista e melhor se afirmam os seus índices de engrandecimento.

As conclusões do Primeiro Congresso Brasileiro de Urbanismo

De **Ariosto Berna**, Secretario da Comissão Organizadora

As cidades brasileiras nascem e crescem caoticamente, sem um plano de desenvolvimento.

E' que o urbanismo se acha numa phase embryonaria.

Os estudiosos de seus problemas, salvo raras excepções, trabalham divorciadamente. Não existe vontade de congruamento que evite as inúteis divergências e os debates prejudiciaes á collectividade.

Constatamos uma incompreensão geral entre technicos e governos.

Cada administração realiza melhoramentos esparsos, sem obedecer aos Planos Directores, tão imprescindíveis como a grammatica para se saber escrever.

A falta dessa observação redunda em prejuizos para os cofres publicos.

A cirurgia das cidades não é tarefa facil, como é encarada por certos administradores. Demanda acurados estudos e uma percepção technica segura para que as suas directrizes obedeçam ao processo evolutivo, adaptaveis ás necessidades ambientais e sociaes. Não devemos projectar para o dia de amanhã. O plano acanhado, difficulta, enerva, sem rejuvenescer as cidades.

Impõe-se uma compreensão clara do nosso grandioso futuro.

Só os grandes planos são acceptaveis e discutíveis, neste momento em que se renova o Brasil.

Com a exactidão das cqusas a que me refiro, o engenheiro Francisco Baptista de Oliveira, que brilhantemente representou o Brasil no ultimo "Congresso Pan-Americano de Vivenda Popular", effectuado em Buenos Aires, visionou, com a mais sublime intenção civica, reagir contra o desprezo que se vota á sciencia do urbanismo, que na feliz expressão de Armando de Godoy "é a ordem e a harmonia entre os elementos estaticos e dynamicos da cidade".

E com a autoridade de director do Departamento de Urbanismo do Centro Carioca e com o escopo da afirmação e diffusão dos conhecimentos urbanisticos, propôz que o Centro Carioca promovesse o Primeiro Congresso Brasileiro de Urbanismo, reunindo nesse certamen os estudiosos dessa sciencia hodierna, pondo em contacto eminentes brasileiros das mais alastadas regiões do nosso paiz, para a troca de idéas e confronto de trabalhos para a orientação das pesquisas e systematisação dos resultados para impulsionar os conhecimentos urbanisticos, atrahindo a atenção de todos para os mais importantes problemas technicos, sociaes, psychologicos, financeiros, architectonicos, educacionais, juridicos e legislativos, para que tenhamos o exacto conhecimento da cidade, do homem e de suas relações, meios seguros — cidades tecnicamente creadas e orientadas.

Somente uma conjunção de forças moraes erigirá e aperfeiçoará os sentimentos de amor e de devoção pelo progresso do Brasil.

Esse foi o pensamento do engenheiro Baptista de Oliveira, propondo a realização do Primeiro Congresso Brasileiro de Urbanismo, honrando o nome do fundador do Centro Carioca — Benevenuto Berna, que para muitos era um regionalista extremo, e que, entretanto, não entregou a direcção do Departamento de Urbanismo que creou a um carioca, e sim a um brasileiro de Minas Geraes.

Benevenuto Berna, realmente, foi um enamorado e apaixonado da cidade, mas, venerou muito mais o grande Brasil.

O engenheiro Baptista de Oliveira dignificou a confiança carioca apresentando uma idéa de funda projecção.

Approvada sua proposta em fins de Outubro, marcou-se a installação do Congresso para 20 de Janeiro. Tivemos um curto periodo para preparar o ambiente, propagar a idéa e distribuir o volumoso expediente para todo o paiz, o que acarretou enorme dispendio de energias.

A data fixada approximava-se e os trabalhos triplicavam-se chegando a obrigar nossa permanencia em reuniões diarias até a madrugada, quando o somno era afugentado pelas gostosas aneddotas que ouviamos ou contavamos para despistar o cansaço.

E o animo cada vez mais forte removia os impasses e desmanchava as "incompreensões" da equipe suggestivamente baptizada pela primorosa penna de Lucilio de Castro "a favor do contra".

Para os idealistas e patriotas sinceros não existem obstaculos, razão esta de na magna data da fundação da "Terra Carioca" installar-se o Primeiro Congresso Brasileiro de Urbanismo, solememente, pelo Ministro Gustavo Capanema, com a assis-

tencia do representante do Chefe da Nação, de todos ministros de Estado, das numerosas delegações dos Estados e a de avultado numero de urbanistas, estudiosos e curiosos.

O espectáculo foi memoravel e justos foram os conceitos do ministro Gustavo Capanema louvando o entusiasmo dos congressistas e augurando exito para os fins do certamen.

E o voto do titular da Educação foi integralmente cumprido pelo relevo de que se revestiram os trabalhos do Congresso, cujas conclusões representam valiosa contribuição para iniciarmos uma obra de marcante brasilidade na historia do urbanismo nacional.

Os trabalhos das commissões foram exhaustivos, deante da diversidade das theses todas entrosadas com o plano geral, o que provocou acertadamente a fusão de muitas pela semelhança dos pontos abordados.

Outras theses, pela sua responsabilidade, provocaram debates longos e só foram approvadas mediante emendas. Uma das melhores impressões que colhi foi a liberdade que tivemos para pugnar pelas nossas convicções.

Quarenta e sete foram as conclusões approvadas pelo plenário. Seis eram as Commissões: A primeira de "Historia e Divulgação" foi presidida pelo architecto Attilio Correa Lima; a segunda, "Legislação, Administração e Organização", presidida pelo architecto Nestor Figueiredo, presidente do Instituto de Architectos do Brasil; a terceira de "Aplicação e Execução", presidida pelo representante do ministro Gustavo Capanema, o professor Saboia Ribeiro; a quarta, "Urbanismo e Habitações", teve como presidente o professor José Mariano Filho; a quinta, "Saneamento e Hygiene", presidida pelo professor Saturnino Brito Filho, e a sexta "Tráfego e Comunicação", sob a presidencia do engenheiro Cyro Farina.

As commissões "Coordenação e Turismo" e "Exposição", foram presididas pelo engenheiro Luiz Rodolpho Cavalcanti de Albuquerque Filho e o architecto Ricardo Antunes.

A inesgotavel messo produzida pelo Primeiro Congresso Brasileiro de Urbanismo, inculca plenamente o auspicioso resultado do grande certamen e as numerosas conclusões approvadas em plenário revelam o patriotismo dos congressistas.

As quarenta e sete conclusões approvadas foram as seguintes:

1.ª SECÇÃO — "HISTORIA E DIVULGAÇÃO"

- 1.º — Que seja designada pelo Governo uma comissão de technicos especializados, com a collaboração dos Estados, para estudar as bases de um Decreto destinado a regulamentar a legislação urbanistica brasileira.
- 2.º — Que seja creado pelo Governo um Departamento Nacional de Urbanismo, órgão autonomo, destinado a orientar e divulgar em todo o Paiz os principios e as iniciativas de caracter urbanistico bem como promover o seu ensino especializado.
- 3.º — Que seja prestigiado pelo Governo toda iniciativa destinada a defender o Patrimonio Historico e Artistico Nacional, a exemplo do que se está realizando através do Serviço do Patrimonio Historico e Artistico Nacional.
- 4.º — Que seja ampliado pelo Governo a defesa do Patrimonio Historico e Artistico Nacional de accordo com o Art. 23, do Decreto n.º 25, de 30 de Novembro de 1937, que creou a Protecção do Patrimonio Historico e Artistico Nacional.

2.ª SECÇÃO — "LEGISLAÇÃO", "ADMINISTRAÇÃO" E "ORGANIZAÇÃO"

- 1.º — **Zoneamento** — O 1.º Congresso Brasileiro de Urbanismo propõe: A designação de Commissões Technicas nas diferentes collectividades brasileiras, afim de determinar immediatamente os planos de zoneamento, os quaes deverão ser acompanhados da respectiva legislação.
- 2.º — **Plano Territorial** — O 1.º Congresso Brasileiro de Urbanismo propõe: O estudo de um plano nacional de urbanismo, coordenador dos planos regionaes, creando organismos especiaes de estudos permanentes para resolver e determinar a execução do que fôr estudado e, resolvido, em concordancia com a legislação brasileira que rege a materia.
- 3.º — **Preparação especial de urbanistas** — Creação da profissão de urbanistas e da carreira administrativa para os órgãos fiscaes e municipaes — O 1.º Congresso Brasileiro de Urbanismo propõe: 1.º — Aconselhar ao Governo a formação immediata de um Instituto Brasileiro de Urbanismo, autonomo, para os pos-graduados, funcionando como um dos órgãos da universidade do Brasil, destinado á formação de urbanistas, cujas matriculas deverão ser privativas de engenheiros e architectos, e formação de technicos municipaes, cuja matricula deverá ser exclusividade das pessoas que tenham o curso universitario.

(Continuação da página 108).



Vicente G. Romero
CONSTRUTOR

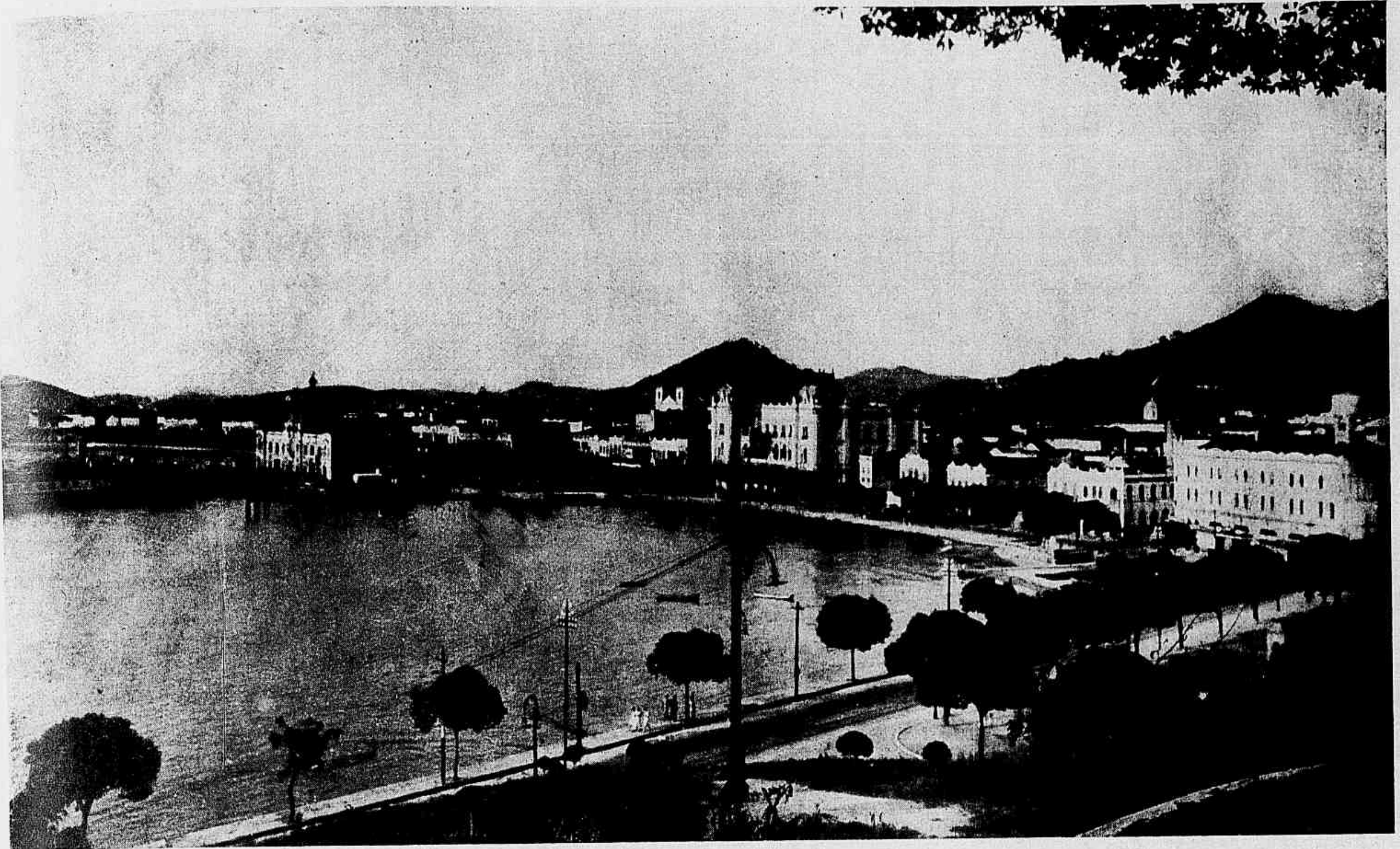


Travessa João Afonso, 61 -- Botafogo

TELEFONE 26-1041

RIO DE JANEIRO

Residência á rua Almirante
Gavião, 16120 ♦ Tijuca.



A entrada da cidade, que vai ser remodelada por completo.

Niterói deveria ter sido fundada por Antonio de Mariz, a quem Mem de Sá, em razão de serviços de guerra que prestara, concedera a sesmaria de uma legua de terras de comprimento, pelo lado do mar, por duas de fundo. Não consta tenha sido registrada essa sesmaria. O que é certo, porém, é que Antonio de Mariz renunciou expressamente à concessão e Mem de Sá transferiu-a a Ararigboia, chefe tupiminó, que prestara inestimável cooperação aos portugueses contra franceses e tamoios.

Ararigboia tomou posse da sesmaria em 22 de Novembro de 1573 e escolheu o morro de São Lourenço para nele erguer habitações para si e para os seus.

Janeiro diretamente sujeita ao Ministerio do Imperio. Nesse ano, o "Ato Adicional" n. 2, de 26 de Março 1835, foi a Vila Real da Praia Grande escolhida para Capital da Provincia, recebendo, então, a denominação de Niterói. Dois dias depois, pela lei n. 6, foi a vila elevada à categoria de cidade.

Por muito tempo, teve a vila da Praia Grande modesta feição de um vasto núcleo rural. Foi a primeira camara, presidida por José Clemente Pereira, que tratou de um plano de arruamento da vila. Novo plano foi divulgado em 1841, isto é há um século, mais amplo que aquele, quando Niterói já era cidade.

A feição da cidade, dada por esses planos de arruamento, atravessou os anos inalterada, até bem pouco, quando se tratou de um vasto plano de remodelação da capital fluminense, de grandes proporções, que após acurados estudos está, no momento, sendo posto em prática.

Por ocasião da revolta da esquadra nacional, em 1893, Niterói deixou de ser capital do Estado, mudada esta para Petrópolis, onde foi estabelecida em 20 de Fevereiro de 1894. Só por lei de 4 de Agosto de 1902 foi restabelecida a supremacia política de Niterói, onde de novo se instalou a capital no dia 20 de Junho seguinte.

Niterói, que teve seu primeiro serviço de bondes em 1871, passou a ter bondes elétricos em 31 de Outubro de 1906, sendo esse sistema de viação explorado por companhia particular.

A iluminação elétrica, também de exploração particular, foi iniciada em 17 de Março de 1906. A iluminação pública abrange 205 logradouros, com 3.750 lâmpadas; a particular alcança 292 logradouros, com um total de 14.578 ligações.

O abastecimento de água, iniciado em 1885, foi sendo progressivamente melhorado através dos tempos, até o momento atual, havendo tido sua melhor fase no governo Ari Parreiras. Os reservatórios têm a capacidade de 39.600.000 litros diários, e são abastecidos 12.727 prédios. O serviço de água está a cargo da Prefeitura.

O serviço de esgotos foi iniciado em 31 de Dezembro de 1912, pelo prefeito Feliciano Sodré, e continuado nas administrações Vilanova Machado, Octavio Carneiro e Enéas de Castro, quando foram concluídos, em 1 de Julho de 1920. E' serviço afeto à Prefeitura, a cujo cargo também está a limpeza pública.

Niterói possui serviço telefônico, explorado por companhia particular. Teve início esse serviço em 1909, contando atualmente a cidade cerca de 5.000 aparelhos.

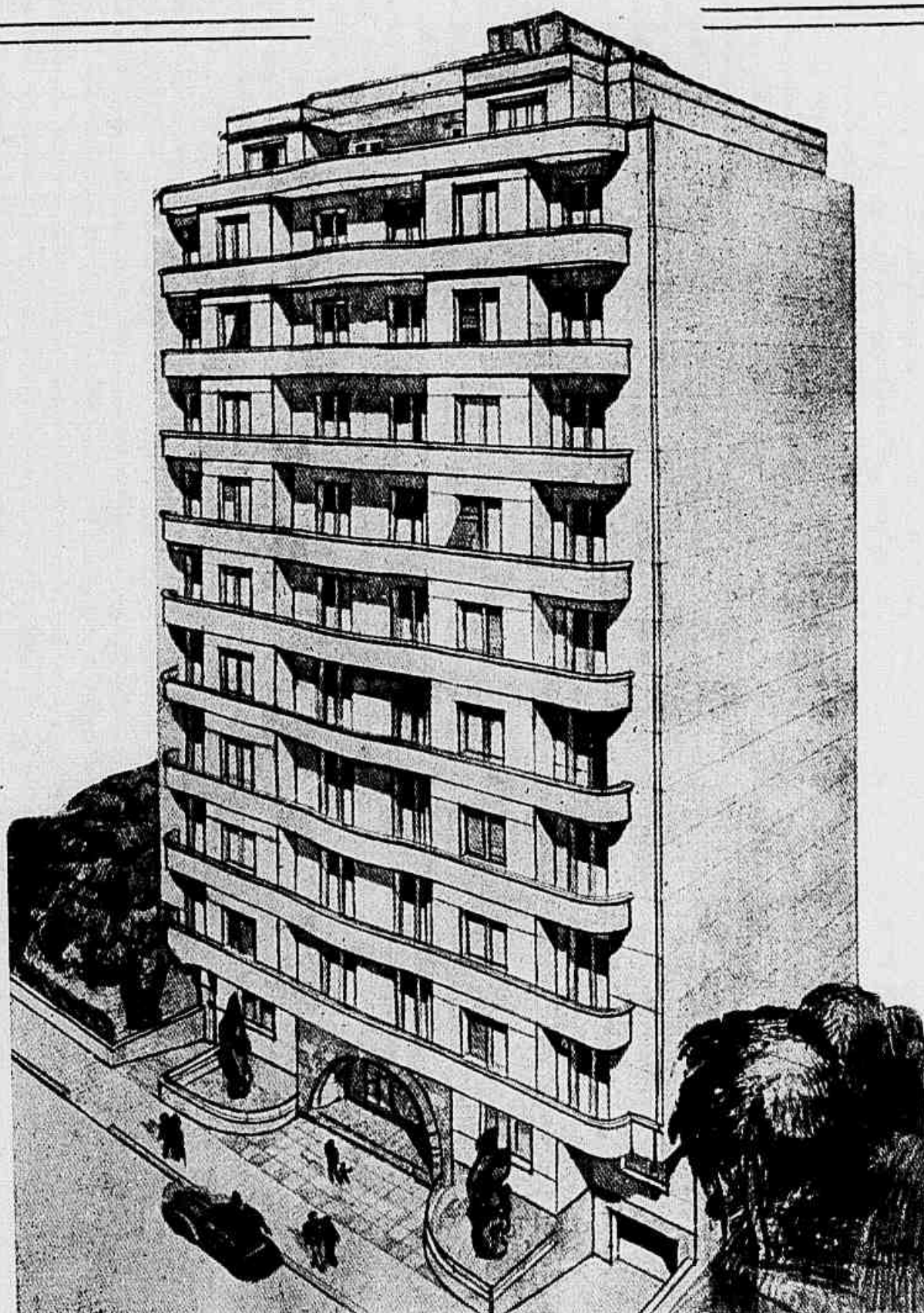
Niterói



Residência á rua Barão da Torre, n.º 107, construída pela firma

ANTONIO JULIO POPULO

Engenheiro e Construtor (registrado) — ♦ — Arquitetura e Construções — ♦ — Reconstruções e Pinturas
Deposito e Escritório: Rua do Senado, 167 — Tel. 42-1452.



7.^a incorporação da Construtora Artecnic Ltda. Edifício Columbus

INCORPORAÇÕES	♦ EDIFÍCIO IPU'	Rua Machado de Assis, 75
REALIZADAS	♦ EDIFÍCIO FAYAL . .	Praça Serzedelo Corrêa, 17
	♦ EDIFÍCIO BELMONTE	Rua das Laranjeiras, 343
	♦ EDIFÍCIO CRUZEIRO	Av. Copacabana, 346
	♦ EDIFÍCIO URARY . .	Av. Copacabana, 95
	♦ EDIFÍCIO TOLOMEI.	Praia do Russell, 80

Plantas, especificações e informações :

Construtora Artecnic Ltda.
AVENIDA RIO BRANCO, 128 — 7.º ANDAR

DIRETORES TÉCNICOS:

EDIFÍCIO COLUMBUS
Av. N. S. Copacabana,
♦ ♦ 1315 ♦ ♦

F. BAPTISTA DE OLIVEIRA
FABIO RIBEIRO DE OLIVEIRA

(Continuação da página 106).

- 2.º — Em conexão com o Instituto de Urbanismo deverá funcionar um Conselho Nacional de Urbanismo, a cujo cargo ficará a verificação de todos os estudos urbanísticos que forem realizados pelas municipalidades brasileiras.
- 3.º — Este Conselho deverá ter a sua sede no Rio de Janeiro e funcionar em conexão com delegações nas diferentes capitais dos diversos estados do Brasil.
- 4.º — O corpo de técnicos desses Conselhos deverá ser organizado com os elementos formados pelo Instituto de Urbanismo.
- 4.º — Contacto necessário entre a legislação da habitação com a de Urbanismo — O 1.º Congresso Brasileiro de Urbanismo propõe:
Que todas as legislações referentes aos Códigos de Obra e em particular às determinações relativas às construções e habitações, devem estar em harmonia com as legislações urbanísticas, sendo aquellas uma consequência destas.
- 5.º — Meios legais para executar os planos reguladores e assegurar sua vigência — O 1.º Congresso Brasileiro de Urbanismo propõe:
A criação de leis urbanísticas especiais garantidoras de plena execução dos planos urbanísticos e defensoras dos direitos entre o Governo e o publico, para esse fim organizando-se um Código Urbanístico Brasileiro.
- 6.º — Servidão Publica — O 1.º Congresso Brasileiro de Urbanismo propõe:
Que nos planos de estudos de urbanismo possam ser incorporadas a servidão publica parte da propriedade privada quando tal determinação resulta no aumento dos bens patrimoniaes dos particulares, atingidos pela medida.
- 7.º — Unificação de faculdade para as exigências de urbanização — O 1.º Congresso Brasileiro de Urbanismo propõe:
A unificação do systema legal que trate de qualquer materia referente a problemas de urbanismo, não admitindo a introdução de novas legislações que não estejam em conexão com o systema geral, fazendo, por conseguinte, parte integrante do mesmo.
- 8.º — A legislação como impulsora de novas construções — O 1.º Congresso Brasileiro de Urbanismo propõe:
A organização de novos Códigos de Obras, que facilitem o systema de construção das cidades, procurando actualizal-os, afim de ficarem de accordo com as modernas conquistas da architectura, resultantes da evolução tecnica dos elementos de construção e do poder proprio do conceito architectural.
- 9.º — Eminente Dominio e poder de policia — O 1.º Congresso Brasileiro de Urbanismo propõe:
A formação de um corpo tecnico de inspectores, fiscaes das observancias urbanísticas, determinadas nos planos e nas legislações.
- 10.º — Systema de administração municipal — requisitos dos diferentes cargos administrativos inclusive o de prefeito municipal — O 1.º Congresso Brasileiro de Urbanismo propõe:
A criação de técnicos urbanísticos que deverão funcionar em collaboração com as autoridades superiores e administrativas das cidades e dos municipios.

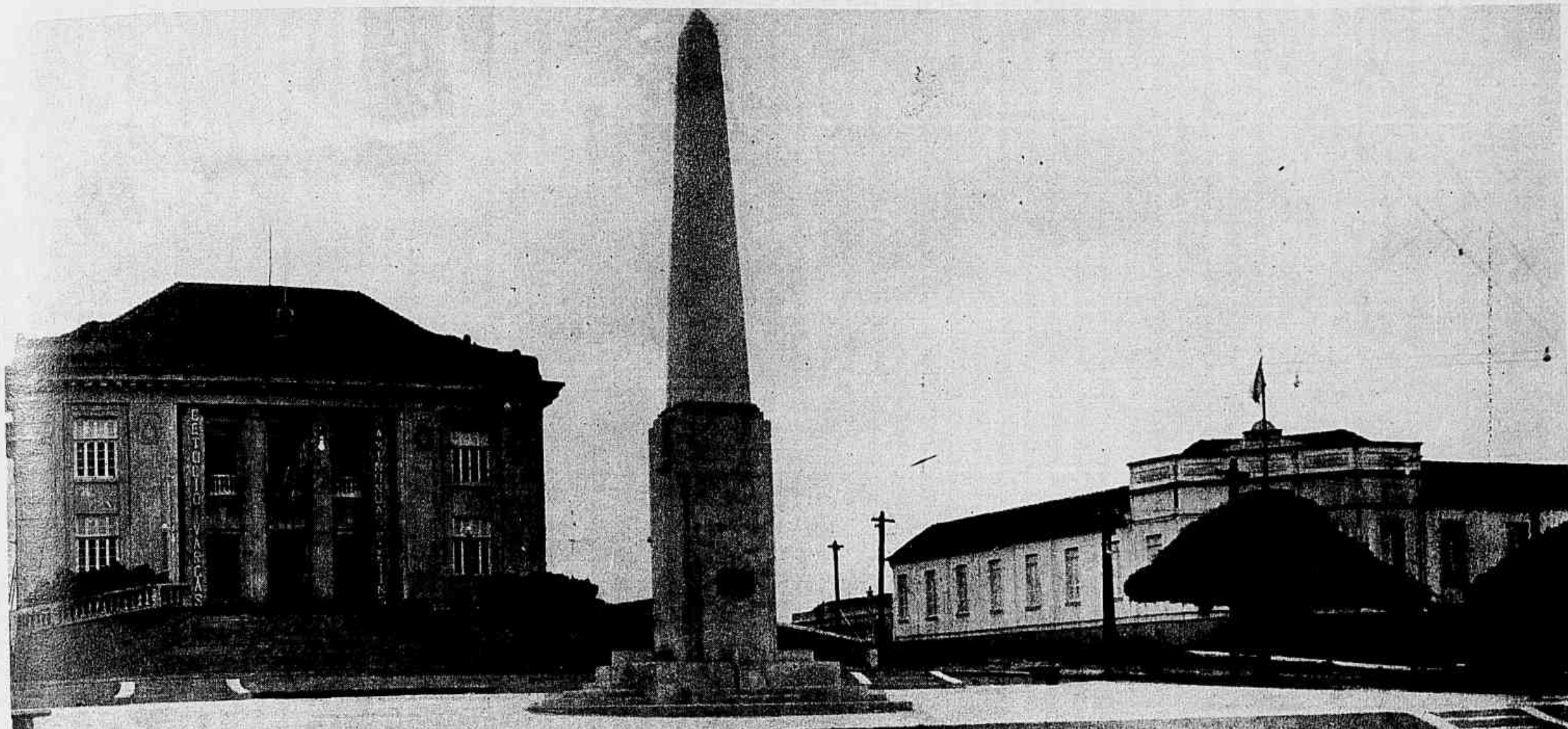
3.ª SECÇÃO — "APPLICAÇÃO E EXECUÇÃO"

- 1.º — Que todos os municipios brasileiros procurem ter a seu serviço pelo menos um profissional habilitado nos termos do Decreto 23.569, de 11 de Dezembro de 1933, que regulamentou a profissão do engenheiro e do architecto.
- 2.º — Que os Departamentos de Municipalidades, nos diversos Estados, sejam organizados, em futuro proximo, de modo a ter no seu quadro de pessoal uma equipe de técnicos composta, no minimo, dos seguintes elementos:
- 1 — Engenheiro Agrônomo;
 - 1 — Engenheiro Industrial ou Electricista;
 - 1 — Engenheiro Architecto;
 - 1 — Engenheiro Civil;
 - 1 — Technico especialista em Urbanismo,
- os quaes, com o corpo tecnico auxiliar, terão o encargo de orientar as realizações de obras e melhoramentos municipaes, velar pela formação dos novos nucleos urbanos e pela extensão, effectiva e eficiente, aos municipios que, por qualquer motivo, não puderem manter pessoal tecnico proprio.

3.º — Que na elaboração dos planos futuros, sejam attendidos, em especial, os seguintes principios que, tambem, constam da Acta Final do 1.º Congresso Pan-Americano de Municipios, com as modificações feitas por esta Secção:

- a) o systema de vias deve ser definido por um dos typos essenciaes de traçado urbano; 1) linear longitudinal, 2) Radial, 3) concentrico, ou pela combinação destes traçados, evitando-se os traçados em xadrez.
 - b) o traçado viario deve se ajustar á configuração topographica do terreno, obedecendo, sempre que possivel, a orientação mais conveniente á amenidade e salubridade.
 - c) o zoneamento deve ser a base da composição urbana;
 - d) a esthetica urbana deve ser objecto de cuidado especial por parte das cidades;
 - e) é necessario crear uma architectura adequada, a que esteja em harmonia com a architectura existente e dominante na cidade, que attenda aos requisitos da technica e da vida moderna;
 - f) o problema da habitação não deve ser estudado como caso isolado, mas deve ser solucionado de accordo com os aspectos sociaes e humanos da aglomeração urbana, com os seus costumes e tradições;
 - g) os monumentos de importancia historica, artistica ou pittoresca, devem ser isolados das construções que possam comprometter o seu interesse, restaurando-se ou creando-se, sempre que possivel, ambientes adequados em suas adjacencias;
 - h) a conservação do nucleo primitivo e original com todo o seu caracter deve ser mantida e valorizada, sempre que isto seja possivel;
 - i) as dimensões e localização dos jardins, parques e espaços livres na área urbana, devem ser coordenadas com as diferentes densidades da população que se devem utilizar destes espaços livres, parques e jardins;
 - j) a regulamentação relativa aos espaços livres deve especificar a conservação dos logares característicos e pittorescos, assim como a conservação dos bosques naturais existentes;
 - k) devem ser creados jardins e espaços abertos livres no centro das quadras, nos trechos urbanos de maior densidade;
 - l) as cidades devem adquirir a maior área possivel de terras devolutas e livres, para destiná-las como reservas de uso não definido, que, vindo como elementos de compensação e regularização, permitta a adaptação ás necessidades futuras da cidade, devendo essas áreas receberem reflorestamento adequado.
 - m) que as cidades brasileiras desapropriem ou adquiram o mais cedo que lhe fór possivel, áreas rurais na vizinhança dos nucleos urbanos, de accordo com as directrizes do zoneamento, e as destinem á formação de parques florestaes para uso da população, devendo ser preferidas as especies florísticas predominantes em cada região.
- 4.º — Que a politica tributaria brasileira seja conduzida de modo a que venha a caber aos Municipios, gradativamente e em futuro não afastado, pelo menos 25% das rendas que englobadamente forem arrecadadas pela União, Estados e Municipios;
- 5.º — Que todos os Estados da Federação promulguem leis organicas instituindo a Taxa de Melhoria, tomando como modelo a lei paulista de n.º 2.509, de 2 de Janeiro de 1936, e que expressamente permitam a sua cobrança pelos municipios;
- 6.º — Que os municipios brasileiros adoptem systematicamente a Taxa de Melhoria no financiamento de todas as obras e melhoramentos publicos, que produzam a valorização dos immoveis compreendidos na zona beneficiada;
- 7.º — Que nos orçamentos municipaes seja reservada uma parte não inferior a 25% das rendas, destinada a obras publicas e de urbanização — pontes, estradas, calçamentos, aguas e esgotos sanitarios, aberturas de novos logradouros, iluminação publica etc. — dentro de um programma previa e cuidadosamente estudado;
- 8.º — Que a União e os Estados conjuguem seus esforços por meios directos ou indirectos, no sentido de que todos os nucleos urbanos sejam dotados de regular serviço de aguas e esgotos sanitarios, serviços estes que, sendo de maxima importancia para o futuro demographico do Brasil, devem ser considerados como obra de caracter nacional;

(Continúa na página 110).



O Palácio do Governo do Território do Acre.

metendo-se a pagar á Bolivia dois milhões de libras esterlinas, de indenização, e a construir a via-férrea Madeira-Mamoré.

A despeito das reclamações do Amazonas, que afirmava pertencer-lhe a grande faixa de terra incorporada ao Brasil, foi esta erigida em Território.

Foram fundadas, então, tres Prefeituras: do Alto-Acre, Alto-Purús e Alto-Juruá, estabelecendo-se a capital da primeira em Rio Branco, nas margens do Rio Acre.

Aí foi sediada a capital da Prefeitura do Alto-Acre — que o é hoje de todo o território — em 19 de Agosto de 1904, pelo Prefeito nomeado pelo

O Acre, ignorado e fórra da cubiça humana, só foi positivamente revelado em 1861, quando o nordestino Manoel Urbano da Encarnação chegou á

loz de um rio a que deu o nome que se estendeu ao territorio todo. A sua colonização, porém, teve inicio em 1877, quando a maior sêca havida no paiz assolou o nordeste, obrigando o êxodo da população. Dos que chegaram ao Acre a bordo do "gaiola" Anajás, noventa por cento eram do Ceará. Revelaram-se os enormes seringaais acreanos, que começaram a atrair trabalhadores de todos os recantos. Foi quando a Bolivia resolveu pleitear a posse do Acre.

A determinação das nascentes do Javari resultou em desacordo entre as comissões nomeadas pelo Brasil e pela Bolivia. O Brasil acabou cedendo á Bolivia aquele vasto territorio, e semelhante resolução determinou um notavel movimento revolucionário. A revolução teve alternativas, até que, em 6 de Agosto de 1902, Plácido de Castro expulsou as autoridades bolivianas, continuando, daí por diante, de vitória a vitória.

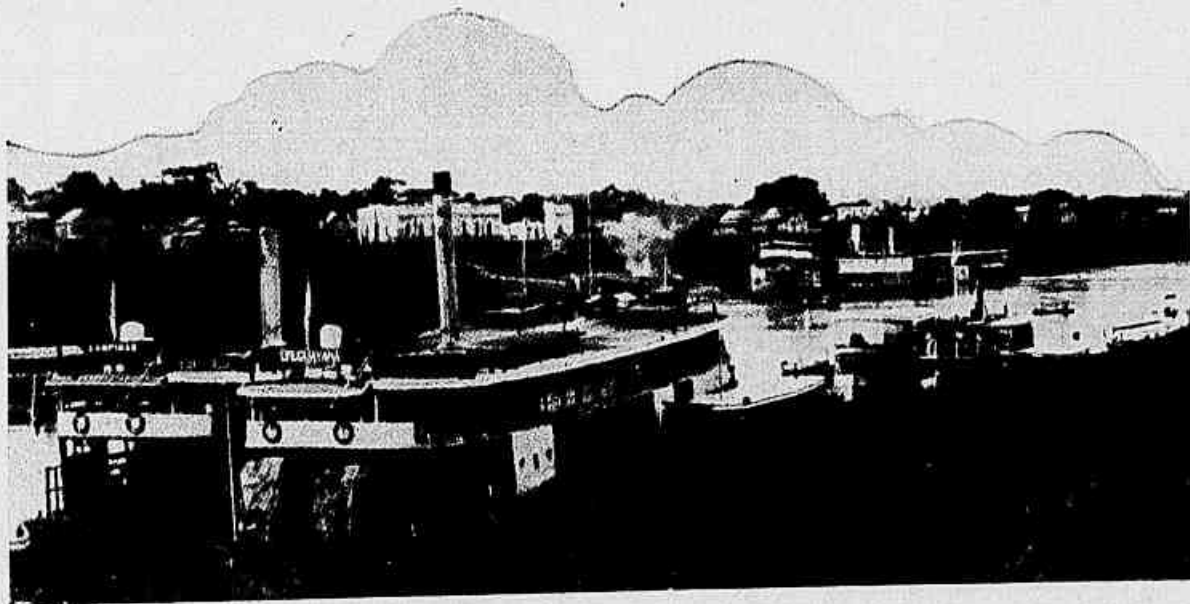
O problema, entretanto, foi definitivamente resolvido. Pelo tratado de Petrópolis assinado no dia 17 de Novembro de 1903, ficou o Brasil de posse do Acre, compro-

Governo Federal, o então capitão Cunha Mattos.

Rio Branco consta, em verdade, de duas cidades distintas, que teem de permeio o rio Acre: Empreza e Penápolis. Cada uma tem sua feição própria. Empreza é a cidade comercial, enquanto Penápolis é a parcela administrativa.

A distancia em que está dos grandes centros, deu á capital acreana dificuldades de evolução e progresso. Este se processou lentamente, e só de muito pouco tempo para cá poudes a cidade apresentar aspecto urbanístico diferente da primitiva visão que proporcionava, tanto no traçado de logradouros como nas próprias edificações.

A cidade tem serviço de luz elétrica, cuja instalação data de 13 de Maio de 1915. Não tem ainda serviços de esgoto, agua, bondes, ônibus e telefones.



O rio Acre dividindo Empreza e Penápolis, os dois bairros distintos de Rio Branco.

BANCO HYPOTHECARIO “CLAR BRASILEIRO” S. A. DE CREDITO REAL RUA DO OUVIDOR, 90

CAIXA HYPOTHECARIA — Concede empréstimos a longo prazo para financiamento de edificações. Contractos liberaca. Resgate em prestações mensaes, com o minimo de 1% sobre o valor do emprestimo.

CAIXA DE PROPRIEDADES — Encarrega-se de administração, venda de immoveis de qualquer natureza e faz adiantamentos sobre alugueis a receber, mediante comissão moderada e juros baixos.

CAIXA COMMERCIAL — Faz descontos de effeitos commerciaes e concede empréstimos com garantia de titulos da divida publica e de empresas commerciaes, a juros modicos.

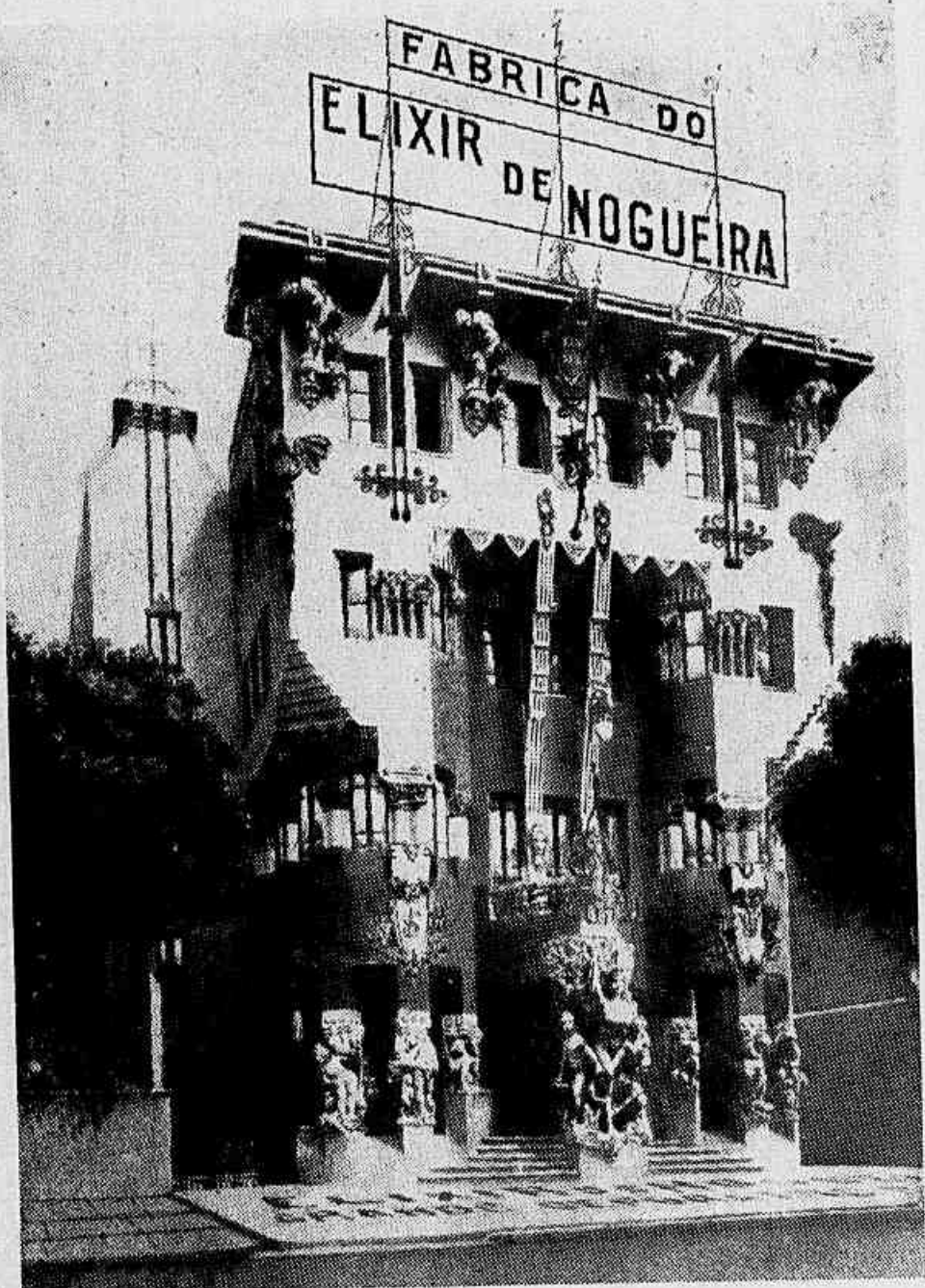
DEPOSITOS — Recebe depositos em conta corrente á vista e a prazo, mediante as seguintes taxas: CONTA CORRENTE A VISTA, 3% ao anno; CONTA CORRENTE LIQUIDA, 5%; CONTA CORRENTE PARTICULAR, 6%; PRAZO FIXO: 1 anno, 7%; 2 annos, 8%; mais 7½%; PRAZO INDEFINIDO — retirada com aviso prévio de 60 dias, 4%; 90 dias, 5%; ao anno.

A COMPANHE o movimento cultural do mundo, lendo **EU SEI TUDO** — o maior, mais antigo e mais completo magazine mensal do Brasil. Romances, contos ilustrados, episodios históricos, anedotas, caricaturas, charadas, palavras cruzadas — tudo se encontra nas páginas de **EU SEI TUDO**, revista mensal que está á venda em todas as cidades, vilas e povoações do país, no princípio de cada mês.

Comprar **EU SEI TUDO** é adquirir, por 2\$500 no Rio e 3\$000 nos Estados, uma enciclopédia que se destina a todas as classes.

Adquira **EU SEI TUDO** e terá leitura para um mês inteiro. E guarde o exemplar, porque a todo tempo disporá de um fasciculo repleto de assuntos interessantísimos.

Laboratórios que honram a industria brasileira



Fachada dos importantes Laboratórios, situados no Rio de Janeiro, donde é manipulado o afamado e popular ELIXIR DE NOGUEIRA, maravilhosa formula do saudoso farmaceutico e químico João da Silva Silveira, donde saem milhares de vidros, diariamente, para combater o maior flagelo da humanidade — "A SIFILIS", a terrível "peste branca".

(Continúa na página 108).

- 9.º — Que todos os nucleos urbanos, no mais curto prazo possível, fixem normas para o seu desenvolvimento regular, por meio de planos, codigos, leis e regulamentos especiaes, tecnicamente elaborados;
- 10.º — Que os planos regionaes e os planos reguladores sejam sempre organizados com base sobre levantamentos topographicos, plantas cadastraes, serviço de informações, dados historicos, elementos estatísticos abrangendo todos os aspectos da vida urbana, e sobre os demais elementos destinados a formar a documentação urbanística, necessaria á elaboração e justificação dos referidos planos;
- 11.º — Que em todas as capitães e suas cidades principaes, devem ser organizados Planos Regionaes, abrangendo a cidade propriamente dita e todos os subúrbios, povoados, villas e cidades que mantêm com o nucleo principal relações de interdependencia economica, politica, administrativa, social ou geographica;
- 12.º — Que a organização dos planos especificados na recommendação anterior, seja entregue sempre a profissional especializado e de notoria competencia.

4.ª SECÇÃO — "URBANISMO E HABITAÇÃO"

- 1.º — Que as áreas destinadas ás habitações populares sejam previamente estudadas, sob o ponto de vista urbanístico e subordinadas ao plano director das cidades a que pertencam.
- 2.º — Que por meio do Instituto de Tecnologia sejam re-estudados os problemas constructivos da casa popular, com o objectivo de ser alcançadas soluções rapidas e economicas, seja á custa de novos elementos de construção, ou de novos processos technicos, applicados aos elementos classicos.
- 3.º — Que os poderes municipaes estabeleçam especificações excepcionaes, no que respeita aos materiaes destinados ás habitações populares, inclusive ás de caracter rural, supprimidas quaesquer exigencias que lhes dificultem a construção, exceptuadas aquellas de caracter sanitario.
- 4.º — Que seja creado o Instituto da Casa Popular, ao qual ficarão affectos todos os problemas relacionados com a habitação popular, cabendo-lhe soluçional-o em todos os seus detalhes e de accordo com as conveniencias dos habitantes.
- 5.º — Salvo os casos em que pertença ao Estado, a casa popular será de propriedade individual, e projectada de accordo com as condições mesologico-sociaes da região, e o caracter urbanístico da zona a que vier a pertencer.
- 6.º — A construção de cidades-jardins proletarias, e bem assim das casas populares de emergencia, será de exclusiva alçada dos poderes officiaes, devendo ser afastada a colaboração de firmas ou empresas commerciaes.
- 7.º — Nenhum urbanista estrangeiro poderá executar obra de urbanização de cidades brasileiras, sem a colaboração de elementos nacionaes.
- 8.º — Que os poderes publicos em geral e as autoridades municipaes, se compen-trem da necessidade de arborizar as zonas sujeitas a projectos de urbanização, e de melhorar a arborização já existente nas cidades brasileiras, confiando seu trato a pessoas competentes e, sempre que possível, a technicos especializados.

5.ª SECÇÃO — "SANEAMENTO E HYGIENE"

- 1.º — Que se melhorem não só physica nias tambem moral e mentalmente as condições dos individuos que habitam as cidades.
- 2.º — Que todas as cidades possuam um zoneamento perfeito, de accordo com os principios basicos do urbanismo.
- 3.º — Que as habitações individuaes ou collectivias atendam, além dos principios geraes de hygiene, ás condições mesologico-sociaes.
- 4.º — Que as características architectonicas devam ficar condicionadas ás exigencias especiaes impostas pelo zoneamento.
- 5.º — Que todas as habitações, qualquer que seja a sua característica architectonica, não excluidas as de baixo custo destinadas ás casas proletarias, devam

obedecer aos principios basicos de hygiene consignados no supprimento de agua, e fossas sanitarias quando na respectiva zona não existirem de esgoto.

- 6.º — Que a cada nucleo de habitação quer nas cidades, quer nas zonas, corresponda uma área verde com caracter de parque, jardim, ou área de creio arborizada.
- 7.º — Que em cada cidade sejam previstos locais de recreio.
- 8.º — Que os planos de urbanismo atendam á necessidade de consubstanciar as medidas ditadas pela technica da hygiene para os varios sectores das cidades e regiões planeadas.
- 9.º — Que as cidades realizem, em numero cada vez maior, serviços de saneamento urbano e que o Governo Federal estude uma formula para financiar a instalação de taes serviços, imprescindiveis ao saneamento integral do Paiz.
- 10.º — Que os serviços de saude publica acompanhem com criterio as repercussões benéficas das obras de saneamento sobre a mortalidade de origem hydnica e sobre a mortalidade geral, com a indispensavel audiência prévia dos engenheiros sanitarios responsaveis pela construção e pela operação de taes obras.

6.ª SECÇÃO — "TRAFEGO E COMUNICAÇÃO"

Propõe que sejam adoptadas as medidas recommendadas pelo 1.º Congresso Nacional de Transito, reunido nesta Capital em 1939, e que se acham consubstanciadas no Projecto de Código Nacional de Transito pelo mesmo elaborado e submettido á aprovação do Governo, introduzidas nesse Projecto as seguintes emendas modificativas ou aditivas:

- 1.º — (sobre Estacionamento) que, nas arterias de grande circulação (como a avenida Beira-Mar e a avenida Rio Branco, no Rio de Janeiro), seja totalmente prohibido, mesmo o de caracter temporario, durante o dia.
- 2.º — (sobre transito no Rio de Janeiro) que se promova, tão cedo quanto possível, o estabelecimento de um systema "metropolitano" tronco de transporte colectivo do Rio de Janeiro, com o qual sejam articulados os meios de transportes collectivos a superficie que com elle devam constituir uma rede racional e efficiente.
- 3.º — (sobre Cruzamento) que se adopte a solução dos cruzamentos em niveis diferentes, onde ella se impuzer e desde que não se possa resolver o problema satisfatoriamente de outro modo.

Não ha duvida que as commissões realizaram o maximo do esforço.

E' o que se deduz das quarenta e sete conclusões trazidas ao plenário para ratificar as bases da execução de vitaes problemas, como os planos de urbanização e expansão das cidades, fixando normas para a sua formação e desenvolvimento, embora de accordo com as zonas, climas e as condições geographicas peculiaes a cada unidade. Essa é a harmonia que se deseja attingir sob o sentido urbanístico.

Applaudiu essa orientação o sr. Getulio Vargas, quando assegurou aos congressistas, na recepção do Palacio Rio Negro, que estudaria com especial cuidado as conclusões do Primeiro Congresso Brasileiro de Urbanismo para adoptar as mais aconselháveis.

Com tal proceder, o sr. Getulio Vargas accentuou ainda mais o seu grande descortino e visão constructora, dando-nos um exemplo magnifico de patriotismo.

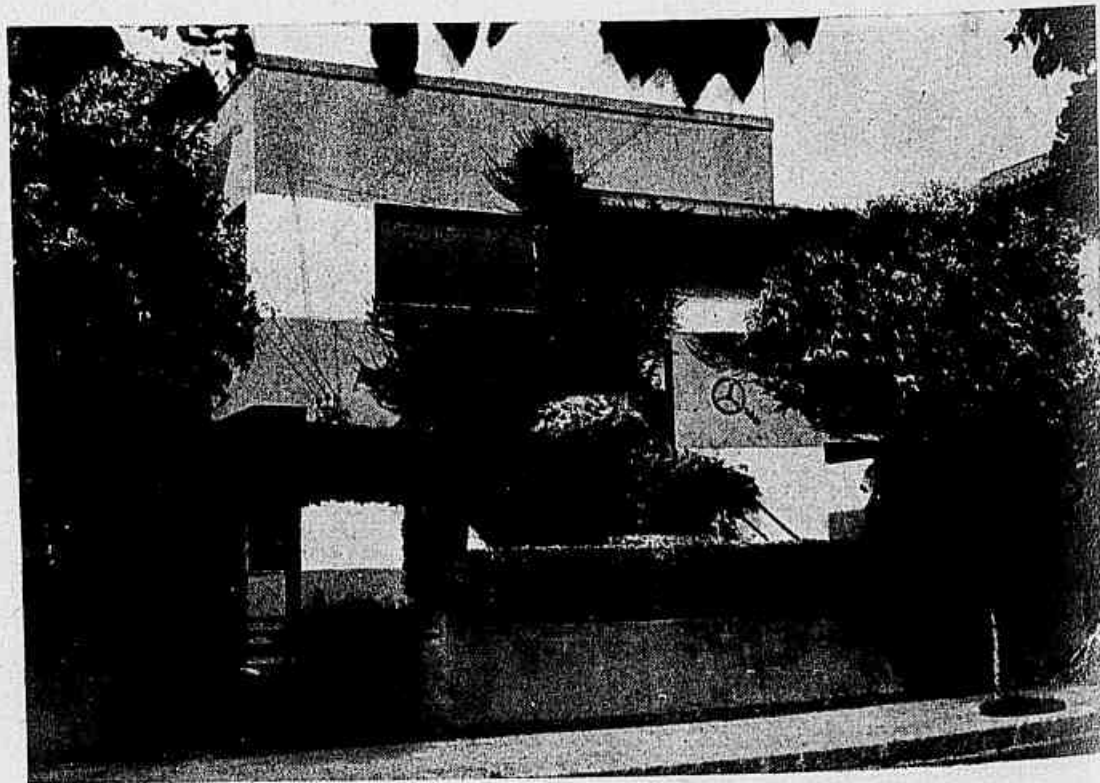
Achou conveniente o mentor do paiz designar uma commissão de urbanistas, incumbida de harmonizar ou ajustar tudo quanto trate de urbanismo, de modo a ter-se uma orientação certa e segura, que venha facilitar as realizações do Governo.

Vale como uma grande victoria do Congresso a vontade expressa do sr. Getulio Vargas, que prometeu todo o apoio para a segunda reunião, que em 1942 se realizará na cidade do Recife.

O Urbanismo permanecerá no cartaz da nacionalidade.

AVELINO DOMINGUES GOMEZ

ENGENHARIA, ARQUITETURA E CONSTRUÇÕES



OFICINA E ESCRITÓRIO:

RUA SIQUEIRA CAMPOS, 72 -- TEL. 26-9510

COPACABANA

RIO DE JANEIRO

Código Urbanístico Brasileiro

(Continuação da página 2).

TÍTULO -- VII

Do Agrupamento Urbano

- Art. 21.º — Se o desmembramento ou a forma de desmembramento resultar da aplicação dos planos e programas de apropriação e extensão declarados de utilidade pública, ou da abertura de ruas por grupo de proprietários, pode ter por efeito, grande dificuldade ou solução por demais simples, com referência às diversas parcelas de terreno, de logares salubres ao carácter do quarteirão, no qual estas parcelas estejam situadas. Ahi o grupo de proprietários que realizar a abertura de ruas com carácter colectivo, a Municipalidade, ou um dos proprietários ou interessados poderão provocar ou fundar uma sociedade com o fim de proceder um agrupamento ou correção parcelada.
- Art. 22.º — Em vista desta sociedade, o Governo Municipal determinará a área da zona a agrupar e o agente executivo municipal convocará, em reunião geral, os proprietários daquelles terrenos. Esta reunião designará os membros da comissão da qual necessariamente fará parte um membro da municipalidade encarregado da preparação do contrato social da administração da sociedade. Assim que o contrato social estiver elaborado, uma nova reunião será convocada pelo agente executivo. Se a metade dos proprietários interessados representarem a metade da superfície e derem a sua adesão, o Prefeito reconhecerá a sociedade. Os interessados, devidamente convocados, que estiverem ausentes à reunião ou que se absterem de tomar parte na votação, sem motivo justo, serão considerados como tendo aprovado suas resoluções. A sociedade gozará de personalidade civil.
- Art. 23.º — A comissão representando a sociedade assim constituída, tem o poder de atribuir ao domínio publico as partes de propriedades necessarias a realizações dos planos e programas de apropriação e extensão; de pôr em commun todos os terrenos compreendidos no perimetro do agrupamento; de proceder quaesquer rectificações de limites, repartição nova entre os proprietários associados, tendo em vista as vias publicas nas propriedades reunidas, as possibilidades de construcções sobre as novas parcelas, seu valor, sua extensão primitiva, para entregar a cada um dos proprietários um immovel proporcional a um rendimento equivalente.
- Art. 24.º — A sociedade é autorizada a adquirir todas as propriedades comprehendidas no perimetro estabelecido.
- Art. 25.º — Durante a gestão da sociedade, os direitos e encargos, inclusive hypothecas e privilegios, de cada propriedade, estarão affectados áquella. Terminada sua missão a sociedade restituirá aquelles mesmos direitos e obrigações a cada proprietario das novas parcelas. As taxas e direitos concernentes ás novas parcelas creadas com o agrupamento, ficarão a cargo da sociedade.
- Art. 26.º — As decisões da sociedade após aprovação da assembleia geral, são sancionadas ou votadas pela municipalidade. As despesas motivadas pelas operações da sociedade, são cobradas aos proprietários associados por meio de talões, cuja relação será organizada pela thesauraria da sociedade, assim como também por este departamento recebida a importancia respectiva.
- Art. 27.º — No caso de cataclysmo provocado por um incendio, guerra, inundação etc., os proprietários dos immoveis destruidos são obrigados a constituirem sociedades, de conformidade com a presente lei. Neste caso todos os actos da sociedade serão isentos de direitos e taxas do Estado e do Municipio.

TÍTULO -- VIII

Da Divisão Em Lotes E Construcções Collectivas

- Art. 28.º — No projecto submettido á aprovação, em virtude do artigo 1.º, os interessados em loteamentos devem justificar os seus projectos com a documentação seguinte:
- a) As partes dos planos e programas de apropriação, nas quaes os terrenos demarcados estão comprehendidos.
 - b) As servidões especiaes exigidas pelos regulamentos.
 - c) Comprovações de que previram todas as medidas de hygiene e de segurança necessaria á construcção de habitações sobre os lotes.
 - d) Comprovações de que previram as secções dos terrenos e as exigencias das construcções atingidas pelos projectos municipaes.

- e) Comprovações que affirmem ter os meios necessarios para a execução dos respectivos planos. Além disso, o projecto para o pedido de aprovação deverá comprehender:

- 1.º — Os planos da divisão dos lotes, figurando as diferentes vias publicas, os estudos de saneamento e de addução de agua potavel, o retalhamento do terreno em lotes, o registro dos encargos, um projecto destinado a servir após aprovação do plano de alinhamento e de nivelamento, onde figurem as respectivas curvas de niveis.
 - 2.º — Os estatutos de uma associação para conservação e vigilancia das vias. A referida associação constituída entre os proprietários vendedores e adquirentes dos lotes, até o momento em que tudo for entregue á Municipalidade, estará em pleno exercicio activo.
- Art. 29.º — A venda dos terrenos, a edificação das construcções e a habitação não poderão ser autorizadas, senão depois de concedida a aprovação da divisão em lotes. Menção desta aprovação deverá ser feita em todos os documentos — escripturas de compra e venda, de troca, de promessa de venda, de doação etc., publicidades, enfim, todos os documentos relativos á organização, á gestão, á liquidação dos terrenos e immoveis, da divisão em lotes.
- Art. 30.º — Se as disposições da presente lei não forem observadas, os interessados poderão requerer a nullidade dos actos. As municipalidades poderão fazer a expropriação de uma área dividida em lotes, cujos terrenos tenham sido postos á venda sem que os trabalhos de viação, hygiene ou de segurança, previstos no projecto, tenham sido executados.
- Art. 31.º — Ficam revogadas as disposições em contrario.

CONCLUSÃO

Tendo em vista a necessidade de possuirem as cidades brasileiras uma legislação urbanística para a orientação das suas administrações, apresentamos ao 1.º Congresso Brasileiro de Urbanismo o presente trabalho, suggerindo seja solicitado do Governo a nomeação de uma comissão de technicos especializados, para estudar a redacção final do "Codigo Urbanístico Brasileiro", de que tanto carece o nosso país.

CONCLUSÕES APRESENTADAS Á 2.ª COMISSÃO PELO RELATOR, ARCHITECTO NESTOR E. DE FIGUEIREDO, SOBRE O TRABALHO APRESENTADO PELO SR. F. BAPTISTA DE OLIVEIRA, SUBORDINADO AO TITULO DE "CODIGO URBANISTICO BRASILEIRO"

Considerando que o trabalho apresentado pelo dr. F. Baptista de Oliveira, adaptado á legislação vigente pelo juiz dr. Elmano Cruz, cujo titulo é "Codigo Urbanístico Brasileiro";

Considerando que a organização dos planos de cidades, elaborados fóra de um systema geral, constitue um grave senão, que precisará ser evitado;

Considerando que a constituição de um Codigo Urbanístico Brasileiro constitue medida de elevado alcance pratico e marcada utilidade para os Governos e colectividades do Brasil;

Considerando que o trabalho apresentado pelo dr. F. Baptista de Oliveira revela um minucioso cuidado na collecta de dados e um patriótico desejo de evitar que nesta época da formação urbanística da mentalidade brasileira, realizemos obras fóra das determinações technicas que devem reger a materia;

Considerando que o dito trabalho é constituído de excellente material que orientará seguramente as conclusões a que pretendemos chegar no item referente ás organizações de planos urbanísticos;

Considerando que um plano de urbanismo só poderá satisfazer plenamente á sua finalidade de melhorar as condições de viver das populações se, além da sua propria legislação houver uma outra de caracter geral que deverá ser um Codigo de Urbanismo;

Considerando que neste momento em que as nossas cidades procuram resolver os seus problemas de urbanismo, organizando planos de remodelação e desenvolvimento systemático;

Considerando que é opportuno coordenarmos os diferentes esforços dispersos, dentro de um systema nacional urbanístico;

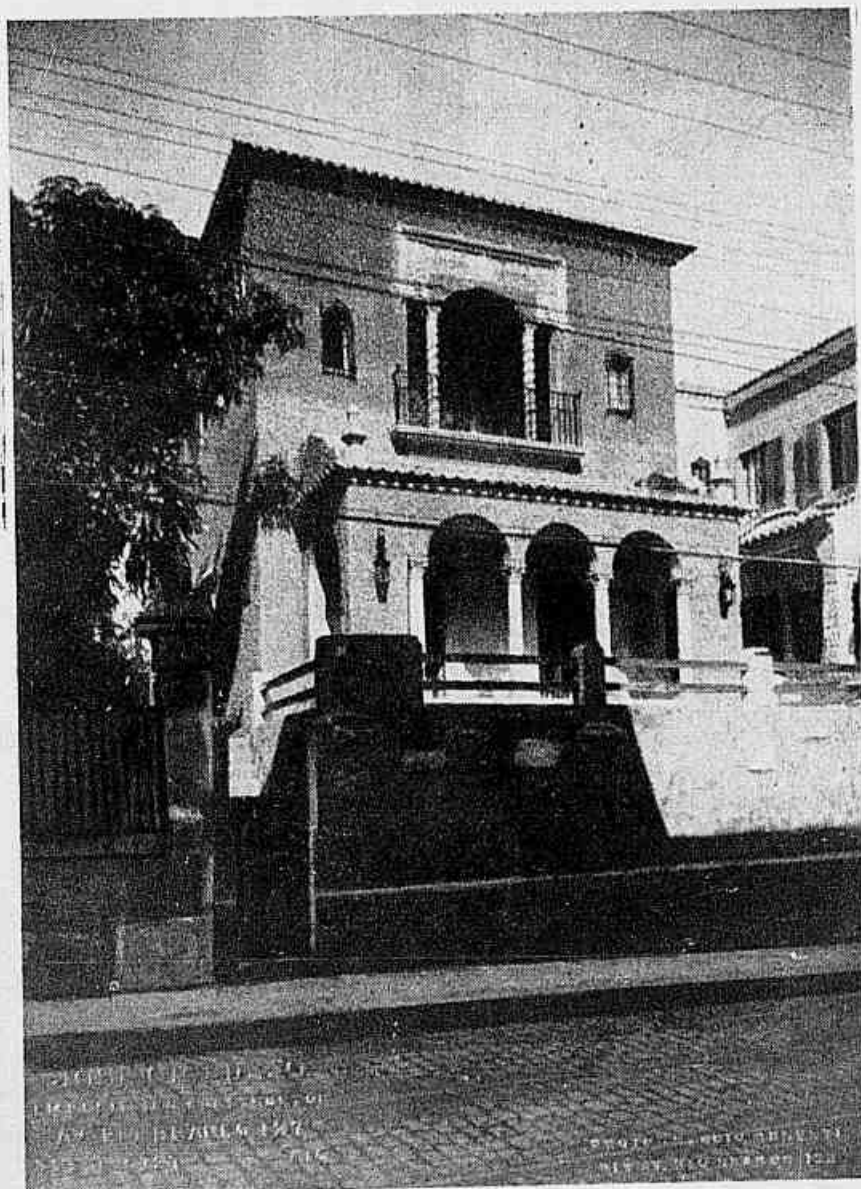
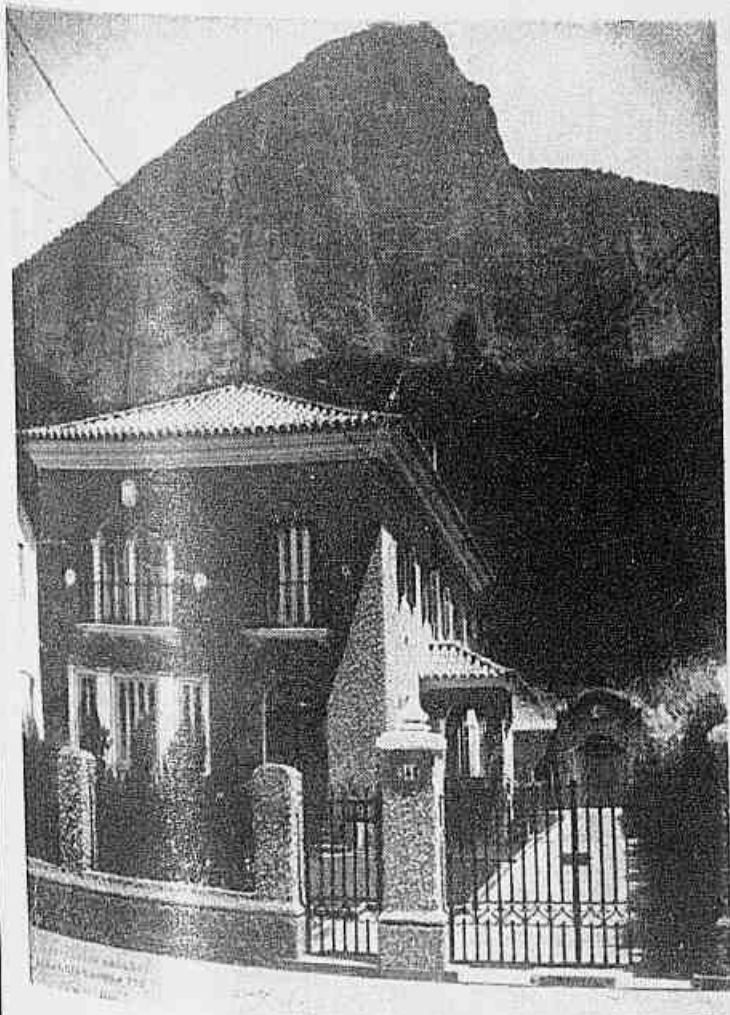
Considerando que a these do dr. F. Baptista de Oliveira tem como objecto principal pôr um termo a taes irregularidades, creando o Codigo Urbanístico Brasileiro;

Considerando que compete á 2.ª Comissão aconselhar medidas de caracter legal que facilitem a elaboração e a adopção dos planos de urbanismo, proponho:

Que seja aprovada a these do dr. F. Baptista de Oliveira, suggerindo que a 2.ª Comissão inclua nas suas conclusões as idéas geraes apresentadas com destacado brilho pelo seu autor, que demonstra, desta forma, o alto interesse de um estudioso dedicado aos assumptos de urbanismo.

(a) Nestor de Figueiredo.

Construção premiada pela Prefeitura num concurso de fachada em 1925.
2.º Premio (não houve primeiro).



Residência construída em 1922.

José Giordano

ARQUITETO CONSTRUTOR
Rua São Pedro, 86 - 2.º - S. 2
Telefone 43-6797

Serviço de decoração; a primeira casa em que se fez rústico nas paredes internas, no Rio de Janeiro



prosper

SÃO
JOÃO

PREMIO MAIOR
2.000
CONTOS

PREMIO MAIOR
2.000
CONTOS

PREMIO
2.000
CONTOS

INTEIRO
IMPOSTO

Junho 21

o seu dia
chegará...